15 FEV. 1977

Universite d'Ottawa
Documents Officiels
Government Publications
University of Ottawa

BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

Digitized by the Internet Archive
in 2013

http://archive.org/details/documents810s1884cana

DOCUMENTS DE LA SESSION.

Universite d'Ottawa
Documents Officiels
Government Publications
University of Ottawa

VOLUME 6.

DEUXIÈME SESSION DU CINQUIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION DE 1884.

VOLUME XVII.

Imprimerie de MacLean, Roger et Cie, Rue Wellington, Ottawa.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOLUME XVII—SESSION 1884.

CLASSÉS PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A	N°
Acte de Tempérance du Canada, dans le comté de Halton	30 et 30c
Acte de Tempérance du Canada, dans le comté de Prince, I.P.-E	30*d*
Acte de transport du contrat des impressions	136
Accidents sur les chemins de fer canadiens.	35
Accidents sur le chemin de fer Intercolonial	53*c*
Actionnaires du C.P.C	31*u*
Adeline, saisie de tabac de l'	71*b*
Affaires des sauvages, rapport annuel	4
Agences des sauvages dans Ontario	79
Agents d'immigration	106*a*
Agriculture	36 à 36*c*
Agriculture, rapport annuel	14
Alphonse Audet, nomination de	127
Amendes et saisies à des ports douaniers	71, 71*a*
Amendes opérées et comment disposées	71
Amero, Roger, arrestation de, etc	112
Amherstburg, bureau de poste et douane	93*a*, 93*b*
Annapolis et Digby, subvention au chemin de fer d'	21*f*
Antigonish, édifice public d'	95
Arbitrage des limites, Ontario et Manitoba	145
Arbitres fédéraux	57 à 59, 83, 130
Archives historiques, rapport sur les	14
Argent du Canada dépensé dans les provinces	152
Armée des Etats-Unis, déserteurs de	78
Association nationale des distillateurs des Etats-Unis	69
Assurance	11
Assurance contre le feu, relevé sommaire pour 1883	11
Assurance maritime de l'intérieur, relevé pour 1883	11
Assurances, rapport du surintendant des	11
Atlantique et Nord-Ouest, chemin de fer de l'	31*h*, 31*k*–4, 31*n*
Auditeur général, rapport de l'	6
Autre budget supplémentaire, 1884-85	2
B	
Baie des Chaleurs, Caraquet et Shippigan, subvention au chemin de fer de la	21*f*
Baie d'Hudson, navigation de la	84
Banque d'Echange du Canada	40
Banques, liste des actionnaires	32
Baptêmes, mariages et sépultures	87
Barils à l'huile de charbon, saisie de	71*a*
Bassin de radoub à Esquimalt	98
Bâtiments naviguant sur les lacs Supérieur et Huron	141
Batteries A, B et C, nombre de soldats composant les	108*b*
Baux de terres à pâturages	25*w*
Bétail (du gouvernement) dans les T.N.-O.	154
Bettes achetés ou construits par le gouvernement en 1883	142

B	N°
Bibliothèque du parlement, rapport annuel.	17
Blaikie, J. M., réclamation de, contre le C.F.I	53*n*
Blé importé des Etats-Unis, droit perçu	61*b*
Bois de service importé dans le Manitoba, droits sur le, de 1880 à 1882	61*a*
Brésil, traité de réciprocité avec le	67
Brise-lames, Indian Harbour, N.-E	74
Brise-lames, Ingonish	96
Brise-lames, Pointe-Escuminac, N.-B	96*a*
Brise-lames, Havre Saint-Pierre, I.P.-E	96*b*
Britannia, perte du navire	133
Budget, 1884-85	2
Budget supplémentaire, 1883-84	2
Budget supplémentaire, 1884-85	2
Burland et Cie, G. B	138
C	
Calgary, vente de la ferme n° 20, près de.	82
Callander, chemin de fer de Gravenhurst à.	21*e*
Canada, acte de tempérance du, dans le comté d'Halton	30 et 30*c*
Canada, acte de tempérance du, dans le comté de Prince, I.P.E	30*d*
Canada, chemin de fer Grand-Tronc dépréciant le crédit du	116
Canada, stations de sauvetage du	146
Canada, statuts refondus du, rapport sur les	38*a*
Canal de Cornwall	153
Canaux	3, 115, 153
Canaux, statistique des	3
Cap Nord, I.P.E., station à signaux projetée	91
Cap Tormentine, traverse d'hiver au	126*a*
Cap Traverse, traverse d'hiver au	126
Caron, C., garde-pêche	132*a*
Casernes de Sorel, terrain sur lequel sont situées les	104
Cavalerie, nombre de soldats composant l'école de	108
Chabot, Charles, pétition de	57
Chabot, Louis, pétition de	58
Chambre des communes, officiers de la	33
Chapleau, S. J. St-O	103
Charbon, droits sur le	61
Charbon exporté	64*a*
Charbon (Nouvelle-Ecosse) exporté aux Etats-Unis	64
Charbon transporté par le chemin de fer Intercolonial	64*b*
Chauffage des édifices publics, dépenses de.	92
Chemin de fer canadien du Pacifique	31, 31*bb*, 116*a*
Chemin de fer canadien du Pacifique, garantie par le gouvernement au	31, 31*c*, 31*i*
Chemin de fer canadien du Pacifique, carte du, etc	31*p*
Chemin de fer canadien du Pacifique, actionnaires du	31*u*
Chemin de fer Erié et Huron, subvention au	21*f*
Chemin de fer canadien du Pacifique	31 à 31*bb*
Chemin de fer Intercolonial, accidents sur le	53*c*

C N°

Chemin de fer du Sud-Est.....31*h*, 31*k*-4, 31*n*
Chemin de fer du Nord, hypothèque possédée par le Canada 21*c*
Chemin de fer du Nord, vente de la section au C.C.P..... 116*a*
Chemins de fer en Canada, accidents sur les.35, 53*c*
Chemins de fer et canaux, rapport annuel. 10
Chemins de fer dans la Nouvelle-Ecosse...53 et 53*a*
Chemins de fer, subventions aux.....21*a*, 21*b* et 21*f*
Cie Anglo-canadienne de prêt et de placements 55
Cie des terres du Nord-Ouest canadien.31*k*-4 et 31*n*
Cie de construction de l'Amérique du Nord 31*g*-1, 31*k*-3, 31*o*
Colombie-Britannique, employés fédéraux dans la.....15*a*, 15*b*
Colombie-Britannique, troubles avec les sauvages dans la..... 79*a*
Colombie-Britannique, vaisseaux de Sa Majesté dans les eaux de la..... 97
Colonisation, terres pour les fins de.....25*j* et 25*k*
Commerce et navigation, tableaux du..... 1
Commissaires, etc., dépenses des.....22 et 22*a*
Commission, C.F.I..... .....53*f*, *h*, *m et n*
Commission du gouverneur général..... 77*a*
Commissions des lieutenants-gouverneurs de Québec .....77 et 77*b*
Comptes des crédits 6
Comptes publics, 1882-83..... 2
Communication d'hiver avec l'I.P.-E..... 126*a*
Convention avec la Colombie-Britannique. 15
Contrat de la Cie du chemin de fer de Jonction du Pacifique Nord..... 21*g*
Contrat des impressions, acte de transport. 136
Crédit du Canada déprécié par le C.F.G.-T. 116
Credit-Valley, chemin de fer de. 31*h*
Creek au Poisson, achat de la ferme n° 20. 82
Creek du Cygne, (*Swan Creek*), N.-E..... 100
Cours de vice-amirauté..... .....26 et 26*a*

D

D'Amour, D., destitution de..... 44
Dépenses des commissaires, etc.....22 et 22*a*
Dépenses du comité sur les intérêts agricoles..... 36*a*
Dépenses et revenus, C.F.I..... 53*b*
Dépenses imprévues..... 18
Dépôts dans les banques du Canada..... 28
Derby Station à Indian Harbour, embranchement de l'Intercolonial, subvention à. 21*f*
Déserteurs de l'armée des Etats-Unis..... 78
Dewdney, lieutenant-gouverneur, T.N.-O. 109
Directeur général des postes, rapport annuel 5
Distillateurs, association nationale des E.U 69
Distillation, lois et règlements concernant la..... 69
Districts militaires, employés dans les..... 23
Divisions électorales du Manitoba..... 80
Dorion, E., réclamation de..... 88
Douanes.....93 à 93*c*
Dragueurs à vapeur achetés ou construits pour le gouvernement pend. l'année 1883. 142
Drainage des terres au Manitoba..... 111
Drawback sur la toile à voile..... 48*d*
Drawback sur le sucre exporté.....48 et 48*c*
Drawback sur les articles fabriqués pour l'exportation..... 48*b*
Drawback sur les matériaux employés pour la construction des navires.....48*a* et 48*d*
Droit perçu sur le blé et la farine de blé importée des Etats-Unis..... 61*b*
Droit sur les tarifs du fret..... 63
Droit sur le grain, la farine et le charbon... 61

D N°

Droits de douanes (E.-U.), sur le foin du Canada..... 69*a*
Droits sur les instruments aratoires 36
Droits sur le bois de service importé dans le Manitoba, depuis 1880 jusqu'à 1882..... 61*a*
Droits, spécifique et *ad valorem*..... 36
Drummond et MacLeau, Roger et Cie..... 136
Dumais, Skiffington *versus* Michaud 192
Dustan, M, réclamation de..... ..... 49 et 49*a*

E

Ecole d'infanterie, nombre d'hommes qui la compose 108*b*
Edifices publics, Antigonish 95
Edifices publics, coût du chauffage..... 92
Ellsworth, arrestation de, par les soldats des Etats-Unis..... 78
Emigration au Canada, rapports, etc., sur l'.....76*c* et 76*e* et 106*b*
Emplacement de ville à Fort-McLeod..... 120
Emplacements de villes dans les T.N.O., sur la ligne du C.F.P 25*v*
Emplacements de villes.....25*b*, *m* et *n*
Employés dans les districts militaires..... 23
Employés dans le département des travaux publics..... 149
Emprunt canadien de $4,000,000..... 39
Emprunts canadiens 39, 39*a*
Equipage de canots de sauvetage à Port-Rowan 123
Erié, havre de refuge projeté sur le lac..... 128
Essex, comté d', havre de refuge projeté sur le lac Erié, dans le..... 128*a*
Esquimalt et Nanaïmo, chemin de fer d'.... 81
Esquimalt, bassin de radoub d'..... 98
Esquimalt, station navale à..... 97
Etat-major de milice, officiers payés..... 33
Etablissement projeté de stations de signaux au Cap-Nord et à la Pointe Est..... 91
Examen des aspirants..... 7
Exportations et importations pour janvier et février 1884..... 29*b*
Exportations et importations, dernier semestre de 1882 et 1883..... 46

F

Fabriques, projet de loi concernant les..... 86
Falsification des substances alimentaires... 3
Farine de maïs, importée et exportée..... 63
Farine, droit sur la..... 61
Farine exportée, fraude pratiquée en douane 60
Farine importée et exportée..... 63
Farine importée des Etats-Unis, droit perçu sur la..... 61*b*
Fer, prime pour la fabrication du 75
Ferme n° 20 82
Fermes d'approvisionnement et pour l'instruction des sauvages 51
Finance, mission du ministre des, en Angleterre 39*a*
Foin importé du Canada par les Etats-Unis, droits sur le..... 69*a*
Fort-McLeod, emplacement de ville à..... 120
Fort-Osborne, loyer d'un terrain situé à 25*d*
Fort-Simpson, troubles avec les sauvages à 79*a*
Fort-William, réserve des sauvages à..... 50*b*
Fraser et Cie, D., réclamation de, contre le chemin de fer Intercolonial..... 53*n*
Fraudes pratiquées en douane sur le blé et la farine exportés..... 60
Fraudes pratiquées en douane dans l'exportation du blé..... 60
Fret, droits sur les tarifs du..... 63

G N°

Galt, sir A.T., haut commissaire.....76 à 76*e*
Garantie à la Cie du C.F.C.P., par le gouvernement..... 31, 31*c*, 31*i*
Garantie, assurance..... 11
Garanties et sécurités..... 34
Gosselin, E., pétition de..... 59
Gouvernement fédéral, lithographie pour le 138
Gouverneur général, commission nommant le..... 77*a*
Gouverneur général et ses officiers, dépenses du..... 150
Gouverneur général, mandats du..... 20
Gouverneurs, serments requis des.....77 et 77*a*
Grain, droit sur le..... 61
Grand-Occidental, Cie du chemin de fer, Port-Stanley..... 94
Grand-Tronc, Cie de chemin de fer du, crédit du Canada déprécié par la..... 116
Grandes-Piles au lac des Iles, subvention au chemin de fer des..... 21*f*
Gravenhurst à Callander, chemin de fer de. 21*e*

H

Halton, acte de tempérance du Canada, dans le comté d'.....30 et 30*c*
Hamilton et Nord-Ouest, chemin de fer d'. 31*h*
Hareng, inspection du, Terreneuve..... 54
Haut commissaire.....76 à 76*e*
Havre de refuge projeté sur le lac Erié..... 128
Hicks, E., réclamation de, contre le C.F.I. 53*n*
Hodge *vs.* la Reine..... 30*e*
Hopewell à Alma, subvention au chemin de fer de..... 21*f*
Hughes, D. J., juge, conduite du 139
Huron, bâtiments naviguant sur le lac..... 141
Huron, lots de grève dans les havres du lac..... 114

I

Ile du Prince-Edouard, jetées dans l'..... 126
Ile du Prince-Edouard, passes gratuites sur le chemin de fer de l', de 1874 à 1883.....53*o*, 53*p*
Iles aux Canards, etc..... 52
Immigrants établis en Ontario.....106 et 106*b*
Immigration au Manitoba et aux T.N.O....31*s* et 106*b*
Importation et exportation du blé..... 63
Importations et exportations pour janvier et février 1883 et 1884..... 29*b*
Importations et exportations, dernier semestre de 1882 et 1883..... 46
Indian Harbour (N.E.), brise-lames..... 74
Ingonish, brise-lames à..... 96
Inspection des bateaux à vapeur 7
Instruction des sauvages, fermes pour l'.... 51
Instruments aratoires, droits sur les..... 36
Intercolonial, chemin de fer ..... 53 à 53*p*, 21*c*, 21*f*
Intercolonial, réclamations contre le chemin de fer..... 53*n*
Intercolonial, commission du chemin de fer.....53*f*, *h*, *m* et *n*
Intérêts agricoles, dépenses du comité sur les..... 36*a*
Intérieur, département de l', rapport annuel 12
Inverness, géologie du comté d'..... 135
Irondale, Bancroft et Ottawa, subvention au chemin de fer d'..... 21*f*

J

Jacques, James H., nomination de..... 47, 47*a*
Jemseg, Queen's, N.B., dragage à..... 99
Johnson et Cie, And., réclamations de, contre le C.F.I..... 53*n*

J N°

Jonctions de l'Union Jacques-Cartier et St-Martin, chemin de fer et pont, subvention aux..... 21*f*
Jones et Cie, E. A., réclamation de, contre le C.F.I..... 53*n*

K

Kaministiquia et Prince-Arthur's-Landing, chemin de fer de 31*r*
Kearney, Chas., appointements de.....47 et 47*a*
Kéwatin, terres publiques arpentées dans le..... 25*f*
Kingston et Pembroke, subvention au chemin de fer de..... 21*f*
Kingsville, travaux du port..... 110

L

Lachine, canal, pont Wellington..... 115
La Cloche, Ile de, etc..... 52
Lac Ontario, îles louées dans le. 72
La Reine *vs.* Hodge..... 30*e*
La Reine *vs.* Mercer.....117 et 117*a*
La Reine *vs.* Russell..... 30*e*
Laurentides, chemin de fer des.....31*k*-4 et 31*n*
Laval, Université..... 122
Lavallière, explorations près de la baie..... 121
Le Courrier de St-Hyacinthe, impressions par..... 43
Leclerc, M., réclamation de..... 83
Licences émises pour la pêche au saumon entre la Malbaie et la rivière au Canard... 66*b*
Licences pour couper du bois.....50, 50*b* et 50*c*
Licences pour couper du bois sur les terrains des sauvages, Ontario .....50 et 50*b*
Licences pour couper du bois vendu sur et près de la rivière à l'Arc..... 25*l*
Lieut.-gouverneur de Québec, serment prêté par le..... 77
Lieut.-gouverneurs, Québec, commissions des..... 77*b*
Liqueurs importées dans les T.N.O 30*b*
Liqueurs enivrantes .....30 à 30*f*
Lithographie pour le gouvernement fédéral 138
Lois et règlements douaniers concernant la distillation 69
London et Port-Stanley, Cie de chemin de fer de..... 94
London-Ouest, exploration de la rivière du village de..... 148
Longue-Pointe, phare de la..... 27*a*
Lots de terrain recouverts par les eaux dans les lacs Huron et Supérieur 114
Loyer de terrain, Fort-Osborne..... 25*d*
Luard, plaintes contre le major général..... 108*d* et *e*

M

Macdonald, D., réclamation de, contre le C.F.I..... 53*n*
Mâchoire-d'Orignal, emplacement de ville.. 25*v*
MacLean, Roger et Cie, Drummond et..... 136
Maïs, importé et exporté..... 63
Malbaie et Rivière-Ouelle, service d'hiver entre..... 45*e*
Mandats du gouverneur général 20
Manning, McDonald et Cie, 2 lettres de..... 31*bb*
Manitoba, statistique agricole 36*c*
Manitoba, drainage de terres dans le..... 111
Manitoba, divisions électorales du..... 80
Manitoba, prolongement des frontières, etc 21*a*
Manitoba, émigration au..... 31*s*
Manitoba, terres arpentées dans le..... 25*f*
Manitoba, ventes de terres fédérales dans le 25*i*
Marine et pêcheries, rapport annuel..... 7
Mariages, baptêmes et sépultures..... 87

M — N°

Marine de l'intérieur, assurance, relevé pour 1883 11
Marsouins, pêche aux, rivière Ouelle 65
Matte, A., réclamations de, contre le C.F.I... 53*n*
McBean et Robinson, réclamation de, contre C. F.I..... 53*n*
McCourt. D, destitution de 101
McDonell et Cie, Alex., réclamation de, contre le C.F.I..... 53*n*
McGillivray. Archibald 62
McGreevy, R. H., réclamation de, contre C F.I 53*n*
McLennan, R., réclamation de 85
Mercer *vs* La Reine ..... 117 et 117*a*
Mesures et poids 3
Métapédiac à Paspébiac, subvention au chemin de fer de 21*f*
Metlakatla, troubles avec les sauvages à 79*a*
Mexique, traité de réciprocité avec le 67
Michaud et Dumais, Sheffington *vs* 129
Milice ..... 108 à 108*e*
Milice, rapport annuel 8
Miniers, règlements, concernant la vente de terrains autres que les terrains houillers 147
Miramichi, subvention au chemin de la vallée de 21
Mise à la retraite ..... 19 à 19*c*
Mocassins pour la milice 108*a*
Montréal, Portland et Boston, chemin de fer 31*h*
Montréal, Saint-Jean, Halifax et Sydney, subvention au chemin de fer de 21*f*
Montréal, salle d'exercice 88*a*
Mouture en entrepôt 73
Murphy, M., réclamation de, contre C.F.I. 53*n*

N

Nanaïmo, chemin de fer d'Esquimalt et de. 81
Napanee et Tamworth, subvention au chemin de fer 21*f*
Napoléon III, str 45*b*
Navigation et commerce, rapport annuel ... 1
Navigation de la baie d'Hudson 84
Navigation, école de, à Québec 89
Neilson et McGaw, réclamation de, contre C.F.I 53*n*
Nominations, service civil 33*a*
Nord-Ouest, police à cheval du 125
Nord-Ouest, administration des territoires du 102
Nord-Ouest, statistique agricole des territoires du 36*c*
Nord-Ouest, Dewdney, lieutenant-gouverneur des territoires du 109
Nord-Ouest, troupeau de bétail du gouvernement dans les territoires du 154
Nord-Ouest, émigration aux territoires du. 31*e*
Nord-Ouest, ordonnances relatives aux territoires du 90
Nord-Ouest, terres publiques arpentées dans les territoires du 25*f*
Nord-Ouest, ventes de terres fédérales dans les territoires du 25*i*
Nord-Ouest, shérif des territoires du 103
Nord-Ouest, emplacement de ville dans les territoires du, sur la ligne du C.C.P. 25*v*
Northern Light, str 45*b*, 126*a*
Nouveau-Brunswick, subvention au 21
Nouvelle-Ecosse, charbon exporté aux E.U. 64
Nouvelle-Ecosse, chemins de fer dans la... 53 et 53*a*
Nouvelle-Ecosse, rapport sur les rivières de la 134

O — N°

O'Brien, J, constructeur du *Princess Louise* 45*a*
Officiers de santé publique 113
Ontario en compte avec le Canada 56
Ontario, arbitrage des limites de l'. 145
Ontario, émigrants établis dans ..... 106 et 106*b*
Ontario, agences des sauvages dans 79
Ontario, îles louées dans le lac 72
Ontario et Pacifique, subvention au chemin de fer 21*f*
Ontario et Québec, chemin de fer 31*h*
Ontario, règlements prohibant la pêche dans 66*a*
Ordonnances relatives aux T N.O 90
Ottawa et Gatineau, subvention au chemin de fer de la vallée d' 21*f*

P

Pajot, réclamation des Wyandottes sur la ferme 155
Passes gratuites sur les chemins de fer Intercolonial et I.P.-E., depuis 1874 jusqu'à 1883 ..... 53*o*, 53*p*
Pêche aux marsouins, rivière Ouelle. 65
Pêche, prime d'encouragement pour la 66
Pêche, règlements prohibant la, dans la province d'Ontario 66*a*
Pêcheries ..... 66 à 66*b* et 67*a*
Pêcheries et marine, rapport annuel 7
Pêcheries, rapport du commissaire des 7
Pêcheurs, prime d'encouragement aux 66
Pelée, phare de l'île 27*a*
Pénitenciers, rapport annuel 16
Pénitenciers, coût du transport des prisonniers 24
Personnes internées après condamnation en 1882 137
Phares ..... 27 et 27*a*
Pictou, N. E., embranchement du chemin de fer de ..... 53 et 53*a*
Poids et mesures 3
Pointe Est, établissement projeté de stations de signaux 91
Pointe Westhavers, phare de la 27
Pointe Escuminac, brise-lames à 96*a*
Pont Dufferin, Ottawa 37
Pont Wellington, Montréal 115
Pontiac au Pacifique, subvention au chemin de fer de Jonction de 21*f*
Port-Burwell, havre de refuge projeté 128
Port-Rowan, équipage de canot de sauvetage 123
Port-Stanley, port de 94
Port-Stanley, havre de refuge projeté 128
Poste, bureaux de ..... 93 à 93*c*
Prime d'encouragement pour la fabrication du fer 75
Prime d'encouragement aux pêcheurs 66
Prince-Arthur's-Landing et Kaministiquia, chemin de fer de 31*r*
Prince, I P.E., Acte de Tempérance dans le comté de 30*d*
Prince of Wales, str 45*b*
Princess Louise, str ..... 45, 45*a*, 45*c* et 45*d*
Prisons de comté, coût du transport des prisonniers 24
Prisonniers, coût du transport aux pénitenciers 24
Prolongement de l'Est (N.-B.) 53*j*
Prolongement de l'Est (N.-E.) ..... 53 et 53*a*
Promotions, service civil 33*a*

Q

Quais 124, 124*b*
Qu'Appelle, Cie agricole de la vallée de la 25*e*
Québec en compte avec le Canada 56

Q N°

Québec-Central, chemin de fer, droit de passage sur le C. F. I 53*i*
Québec, résidence du gouverneur dans la citadelle..... 150
Québec, memo., concernant ses réclamations 21*f*
Québec, subvention provinciale..... 70
Québec, école de navigation..... 89

R

Rajustement des traitements des juges..... 118
Rapide Plat, canal du..... 153
Rapports de la session, dépenses relatives aux..... 42
Recensement et statistique..... 41
Recensement et statistique..... 41*b*
Recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé.....29 à 29*b*
Réciprocité commerciale avec les Antilles. 67
Réciprocité commerciale avec le Brésil, les Antilles et le Mexique 67
Régina, emplacement de ville..... 25*v*
Remorqueurs du gouvernement, etc..... 142
Remorqueurs à vapeur achetés ou construits pour le gouvernement pend. l'année 1883. 142
Réserve des sauvages à Fort-William.. ..... 50*b*
Réserve du chemin de fer, Ile Vancouver... 105
Réserve, chemin de fer de l'Ile Vancouver.. 105
Réserves des sauvages, Ont., coupe de bois 50
Réserves de la ville dans les Territoires du Nord-Ouest sur la ligne du C.P.C..... 25*v*
Revenu de l'intérieur, rapport annuel..... 3
Revenu et dépenses, C F.I..... 53*b*
Richelieu et Ontario, Cie de navigation.... 104
Richmond, géologie du comté de..... 135
Rideau Hall et terrains..... 150
Rivière à l'Arc, terres à bois vendues sur ou près de la..... 25*l*
Rivière-Ouelle et la Malbaie, service d'hiver entre..... 45*e*
Rivière-Ouelle, pêche aux marsouins..... 65
Rivière Thames à London-Ouest, explorations de la..... 148
Rivière Yamaska, explorations sur la..... 121
Robertson, John, réclamation de..... 119
Rondeau, phare de..... 27*a*
Russell, J., réclamation de, contre le C.F.I. 53*n*
Russell *vs.* La Reine..... 30*e*

S

Saint-André, Kamouraska, explorations faites à..... 124*a*
Saint-André à Lachute, subvention au chemin de fer de 21*f*
Saint-Charles, C.F.I., embranchement de... 53*i*
Sainte-Anne, Kamouraska, explorations à. 124*a*
Sainte-Croix, filature de coton de.....140 et 140*a*
Saint-François, explorations sur la rivière. 131
Saint-Jean-Port-Joli, quai à 124
Saint-Jean, N.-B., service météréologique à 143
Saint-Laurent, en aval de Québec, phares dans le fleuve .....107 et 107*a*
Saint-Laurent, sections 4 et 10 des canaux du 153
Saint-Laurent et Ottawa, chemin de fer du. 31*h*, 31*v*
Saint-Laurent, îles louées dans le fleuve..... 72
Saint-Lin, embranchement du chemin de fer de.....31*k*-4 et 31*n*
Saint-Louis à Richibouctou, subvention au chemin de fer de 21*f*
Saint-Martin et Jonction de l'U. J.-C., subvention au chemin de fer et pont entre... 21*f*
Saint-Pierre, I P.-E., brise-lames au havre de 96*b*
Saint-Stephens, N.-B., filature de coton...140, 140*a*
Saint-Thomas, bureau de poste et douane de 93*c*

S N°

Saint-Thomas, salle d'exercices de 88
Saisie du tabac du brig *Adeline*..... 71*b*
Saisies opérées à chacun des ports douaniers 71
Salle d'exercice, Montréal..... 88*a*
Salle d'exercice, Saint-Thomas, Ont..... 88
Santé publique, officiers de..... 113
Sauvages à Metlakatla et Fort-Simpson, troubles avec les 79*a*
Sauvages, réserve des, Fort-William..... 50*b*
Secrétaire d'Etat, rapport du..... 13
Section B, C.P.C.....31*j*, 31*q*
Seigneurie de Sorel, terres de l'artillerie.... 25*h*
Sénat, officiers du..... 33
Sépultures, baptêmes et mariages..... 87
Serment prêté par les gouverneurs..... 77 à 77*b*
Service civil, nominations et promotions au 33*a*, 47
Service civil, employés du..... 33
Service civil, rapport des examinateurs du. 33*b*
Service d'hiver entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle 45*e*
Service météorologique à St-Jean, N.B..... 143
Session, rapports de la, dépenses relatives aux 42
Skiffington *vs.* Michaud et Dumais. 129
Smith et Pitblado, réclamations de, contre le chemin de fer Intercolonial 53*n*
Société royale, publication des procès-verbaux..... 48
St. Lawrence, steamer..... 45*b*
Starr et DeWolf, réclamations de, contre le chemin de fer Intercolonial..... 53*n*
Station navale à Esquimalt..... 97
Stations de sauvetage du Canada..... 146
Statistique mortuaire pour le premier semestre de 1883..... 14
Statistique agricole, Manitoba et T.N.-O... 36*c*
Statistique criminelle pour 1882..... 14
Statuts fédéraux..... 38
Steamers fédéraux.....45 à 45*e*
Substances alimentaires, falsification des... 61
Subvention au Nouveau-Brunswick..... 21
Subvention à la province de Québec..... 70
Subvention au chemin de fer des Comtés de l'Ouest, Annapolis et Digby..... 21*f*
Subventions postales, C O P 31*i*
Subventions à certains chemins de fer..... 21*f*
Subventions aux différents chemins de fer, montant payé à compte des ..... 21*a* et 21*b*
Sucres raffinés exportés, drawback sur les..48 et 48*c*
Supérieur, bâtiments naviguant sur le lac.. 141
Supérieur, lots de terrain recouverts par l'eau du lac..... 114
Switzer, F., arrestation de, par des soldats des Etats-Unis..... 78

T

Tentes pour la milice..... 108
Terrains agricoles..... 25*b*, *m et n*
Terrains houillers dans les T.N.-O.. ..... 25*p*
Terrains miniers.....25*b*, *m*, *n* et 147
Terrains du parlement, Ottawa, mur en face des.. 151
Terrains à bois .....25*b*, *m*, *n*
Terrains miniers, règlements pour la vente de..... 147
Terreneuve, inspection du hareng de..... 54
Terres de l'artillerie à Sorel.....25*h* et 104
Terres à pâturages .....25*b*, *m* et *n*
Terres publiques..... 25 à 25*w*
Terres en déshérence.....117, 117*a*
Terres des sauvages, Ont., permis de coupe de bois..... 50
Terres fédérales..... 25 à 25*w*
Terres pour la colonisation.....25*j* et 25*k*

T	Nº
Terres des sauvages, Ont., permis de coupe de bois sur les	50
Terres dans la zone d'un mille	25*a* et 25*s*
Terres dans le T.N.O., simplification du transport des	25*c*
Toile à voile, remise sur la	48*d*
Toronto, Grey et Bruce, chemin de fer de	31*h*
Traité de Washington, clauses relatives aux pêcheries	67*a*
Traitements des juges, ajustement des	118
Transfert des terres du Nord-Ouest, simplification du	25*c*
Travaux publics, rapport annuel	9
Travaux publics, employés dans le département des	149
Troupeau de bétail du gouvernement dans les T.N.-O	154
Tupper, sir Charles, haut commissaire	76 à 76*e*
Turgeon, F., réclamations contre le C.F.I.	63*n*
U	
Union Jacques-Cartier, chemin de fer de l'	25*f*, 31*l*
Upper Woods, N.E., quai et pont du havre	124*b*

V	Nº
Vaisseaux de Sa Majesté sur les côtes de la Colombie-Britannique	97
Vancouver, réserve du chemin de fer de l'île	105
Vice-amirauté, cours de	26 et 26*a*
Victoria, géologie du comté de	135
W	
Wallace, réclamation de	119
Watson, H., arrestation par des soldats des Etats-Unis de	78
Watson, T. C., état de tous les argents payés à	144
Winnipeg, terrain pour fins d'exposition dans la cité de	25*q*
Winnipeg, octroi d'un terrain situé à Fort-Osborne pour la cité de	25*d*
Wyandottes d'Anderdon, réclamation contre la ferme Pajot	155
Z	
Zone d'un mille, terres	25*a* et 25*s*

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME A.

RECENSEMENT DU CANADA, 1880-81, vol. II.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

N° 1... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2... COMPTES PUBLICS :—Pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

BUDGET :—Des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1885.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1884.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1885.

Autre budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1885.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3... REVENU DE L'INTÉRIEUR :—Rapport, états et statistique du, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Supplément N° 1 :—Statistique des canaux, pour la saison de navigation, 1883.

Supplément N° 2 :—Poids et mesures, 1883.

Supplément N° 3 :—Falsification des substances alimentaires, 1883.

4... AFFAIRES DES SAUVAGES :—Rapport annuel du département des, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5... DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport du, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

6... AUDITEUR GÉNÉRAL :—Rapport de l'auditeur général sur les comptes des crédits ouverts pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

7... MARINE ET PÊCHERIES :—Rapport du ministre de la, pour l'exercice terminé le 30 jnin 1883.

Supplément N° 1 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, de l'examen des aspirants, etc., pour l'année civile terminée le 31 décembre 1883.

Supplément N° 2 :—Rapport du commissaire des pêcheries, pour l'année civile terminée le 31 décembre 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

N° 8... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice, pour l'exercice 1883.

9... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport annuel du ministre des, pour l'exercice 1882-83.

10... CHEMINS DE FER ET CANAUX :—Rapport annuel du ministre des, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

10*a*. STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER DU CANADA :—Capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

11... ASSURANCES :—Rapport du surintendant des, pour 1883.

Compagnies d'assurance contre l'incendie et maritimes :—Relevés sommaires, pour l'année civile expirée le 31 décembre 1883.

Assurances sur la vie et contre les accidents :—Relevés des, pour l'année 1883.

12... INTÉRIEUR :—Rapport annuel du département de l', pour l'année 1883.

13... SECRÉTAIRE D'ÉTAT DU CANADA :—Rapport du, pour l'année terminée le 31 décembre 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

14... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l', pour l'année civile 1883.

Rapport sur les archives historiques.

Statistique criminelle, 1882.

Statistique mortuaire pour le premier semestre de 1883.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

15... COLOMBIE-BRITANNIQUE :—Convention faite et passée à Victoria, C.B., le 20e jour d'août 1883, concernant certains points encore non-réglés entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie-Britannique ; aussi le contrat pour la construction d'un chemin de fer sur l'île de Vancouver, avec les documents qui l'accompagnent.

15*a*. Réponse (*partielle*) à ordre ; état indiquant le nom, etc., de tous les employés dans les divers départements du Canada, dans la province de la Colombie Anglaise. (*Pas imprimée.*)

15*b*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

16... PÉNITENCIERS DU CANADA :—Rapport du ministre de la justice sur les, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

17... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire. (*Documents seulement.*)

18... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Un état des paiements portés aux dépenses imprévuee, en vertu d'ordres en conseil, depuis le 1er juillet, jusqu'à date conformément à l'acte 46 Vic , chap. 2, cédule B. (*Documents seulement.*)

19... MISE A LA RETRAITE :—Un état faisant connaître les noms, etc., de chaque personne mise à la retraite, etc., en vertu de l'acte 46 Vic., ch. 8, sec. 15.

19*a*. Réponse (*partielle*) ; état indiquant séparément, pour chaque année depuis l'établissement de la caisse de retraite :—1. Le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte. 2. Le nombre de personnes placées sur la liste de l'année comme ayant droit aux bénéfices de l'acte. 3. Le nombre de personnes qui se sont retirées pendant l'année avec une gratuité, en vertu de l'acte. 4 Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par celles qui, pendant l'année, ont été mises à la retraite avec pension, ou qui se sont retirées avec une gratuité, faisant la différence entre celles dont la mise à la retraite a été occasionnée par l'abolition de la charge. 5. Le nombre de personnes sur la liste de l'année qui sont décédées, pendant leur service. 6. Le montant total versé à la caisse depuis l'origine par les personnes mortes, dans l'année, pendant leur service.

N° 19*b*. MISE A LA RETRAITE :—Réponse supplémentaire pour le temps écoulé depuis la période comprise dans l'ordre précédent. (*Documents seulement.*)

19*c*. Réponse à ordre ; état du montant total versé à la caisse de retraite pendant son terme de service, par chacun de ceux qui ont été mis à la retraite durant l'année expirée le 31 décembre 1883. (*Documents seulement.*)

20... MANDATS DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL :—Un état des mandats spéciaux émis par le gouverneur général depuis la dernière session du parlement, conformément à l'acte 41 Vic., chapitre 7, clause 32, paragraphe 2, pour l'exercice 1882-83,—et un état semblable pour l'exercice 1883-84. (*Distribution seulement.*)

21... SUBVENTIONS :—Réponse à ordre ; état de toutes sommes d'argent avancées par anticipation au gouvernement du Nouveau-Brunswick à compte de sa subvention, depuis le 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

21*a*. Réponse à ordre ; état des sommes payées par le gouvernement du Canada à compte ou en paiement total des subventions votées aux différentes compagnies de chemins de fer mentionnées dans le chapitre 25 de la 46 Victoria (1883.)

21*b*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc., non encore produits, concernant l'octroi ou le paiement d'aucunes subventions aux chemins de fer, jusqu'à date.

21*c*. Réponse à adresse ; état indiquant : 1° les noms des compagnies de chemin de fer qui ont fait des demandes au gouvernement ou au parlement du Canada, pour des subsides, depuis 1867 jusqu'à cette date ; 2° les noms des chemins de fer à qui il a été accordé et payé des subsides par le gouvernement fédéral, depuis 1867 jusqu'à cette date ; 3° les sommes payées à chacune des dites compagnies de chemin de fer depuis 1867 jusqu'à cette date ; 4° la longueur des dits chemins de fer ; 5° le nom de la province ou des provinces traversées par ces chemins de fer ; 6° le montant originaire de l'hypothèque possédée par le Canada sur les propriétés de la compagnie du chemin de fer du Nord du Canada ; 7° copie de l'ordre en conseil opérant la radiation de cette hypothèque en faveur de la dite compagnie, la date de la dite radiation, et le montant des intérêts accrus sur cette dite créance à la date de la radiation ; et 8° les sommes payées par le gouvernement du Canada, depuis 1867 jusqu'à cette date, pour prolonger le chemin de fer Intercolonial dans la cité d'Halifax. (*Pas imprimée.*)

21*d*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance non encore produite, concernant les subventions ou octrois à la province du Manitoba, l'extension de ses limites, le territoire en contestation entre elle et l'Ontario, ses terres des écoles, les terres publiqnes dans la province et les questions de chemins de fer affectant la province.

21*e*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance concernant la construction du tronçon de chemin de fer projeté entre Gravenhurst et Callander, ou l'octroi d'une subvention pour cet objet. (*Pas imprimée.*)

21*f*.. Papiers concernant une aide à la province de Québec et autres provinces et les subventions de chemins de fer, comme suit :—Mémoire concernant la réclamation de Québec ; Montréal à Saint-Jean et Halifax et Sydney ; chemin de fer d'Irondale, Bancroft et Ottawa ; chemin de fer de Jonction de Pontiac au Pacifique ; chemin de fer d'Ottawa et de la vallée de la Gatineau ; chemin de fer de Napanee et Tamworth ; chemin de fer d'Erié et Huron ; chemin de fer du Pacifique d'Ontario ; chemin de fer de Kingston et Pembroke ; chemin de fer et pont entre le chemin de fer de Jonction de l'Union Jacques-Cartier et la jonction de Saint-Martin ; chemin de fer de Saint-Louis à Richibouctou ; chemin de fer de Hopewell à Alma ; chemin de fer de Saint-André à Lachine ; chemin de fer des Grandes Piles au lac des Iles ; chemin de fer des Comtés de l'Ouest, Annapolis à Digby ; Baie des Chaleurs, de Caraquet à Shippegan ; Matapédiac à Paspébiac ; chemin de fer de la vallée du Miramichi, l'embranchement de l'Intercolonial entre la station de Derby et Indian Town. (*Documents seulement.*)

21*g*. Copie du contrat passé entre Sa Majesté la reine, agissant pour le Canada et représentée au dit contrat par l'honorable sir Charles Tupper, C.C.M.G., ministre des chemins de fer et canaux,—et la compagnie du chemin de fer de Jonction du Pacifique-Nord. (*Pas imprimée.*)

N° 22... DÉPENSES DES COMMISSAIRES, ETC :—Réponse à ordre ; relevé détaillé, avec dates, des dépenses encourues par les divers membres du gouvernement, envoyés en Angleterre ou ailleurs, de la part du gouvernement, depuis le 16 septembre 1880 jusqu'à date. (*Pas imprimée.*)

22*a*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

23... EMPLOYÉS DANS LES DISTRICTS MILITAIRES :—Réponse à ordre ; état donnant le nom de chaque officier et employé dans chaque district militaire, avec le salaire et la date de la nomination. (*Pas imprimée.*)

24... COUT DU TRANSPORT DES PRISONNIERS :—Réponse à ordre ; état faisant connaître ce qu'a coûté, par tête, le transport des prisonniers des prisons de comté aux pénitenciers, pendant les exercices 1880-81 et 1881-82. (*Pas imprimée.*)

25... TERRES FÉDÉRALES :—Réponse à ordre ; relevé du nombre total d'acres de terres publiques vendues pendant l'année 1882 ; du nombre de personnes auxquelles ces ventes ont été faites ; du prix moyen obtenu, et du prix total des ventes.

25*a*. Réponse (*partielle*) à adresse : 1° Copie de toute correspondance, etc., avec le commissaire des terres à Winnipeg ou autre agent des terres touchant le retrait des terres à concéder dans la zone d'un mille (*Mile Belt*), à titre de homestead et préemption, et la rouverture des dites terres pour concession à titre de homestead et préemption. 2° De toute correspondance, etc., concernant les réclamations des colons ou squatters sur les dites terres. 3° De toute correspondance, etc., concernant la vente de telles terres, etc. 4° De tous règlements relativement aux réclamations faites par les colons ou squatters sur telles terres. (*Pas imprimée.*)

25*b*. Réponse à ordre ; copie de tous règlements ou ordres non compris dans l'ordre de la dernière session, concernant la vente ou administration des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturage et des emplacements de ville. (*Pas imprimée.*)

25*c*. Réponse à ordre ; représentation adressée au gouvernement au sujet de la simplification du système adopté pour le transfert des terres du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

25*d*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, s'il en est, échangée entre le maire et le conseil de Winnipeg et le gouvernement, au sujet de l'octroi ou de la location, à la cité de Winnipeg, d'un terrain situé au fort Osborne, pour servir de parc public. (*Pas imprimée.*)

25*e*. Réponse à adresse ; copie de l'ordre en conseil réservant des terres à être octroyées à la compagnie agricole de la vallée de la Qu'Appelle. Aussi, toute correspondance touchant l'accomplissement des conditions stipulées dans le dit ordre et au transfert des colons établis sur les dites terres. (*Pas imprimée.*)

25*f*.. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre total d'acres de terres publiques arpentées dans le Kéwatin, le Manitoba et le territoire du Nord-Ouest, pendant l'année 1882, et le coût de tel arpentage, par acre. (*Pas imprimée.*)

25*g*. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre d'acres de terres publiques entrés comme homesteads et préemption pendant l'année 1883, le nombre de telles entrées, etc. (*Pas imprimée.*)

25*h*. Réponse à adresse (Sénat) ; indiquant tous les ordres en conseil passés depuis le 1er janvier 1882, avec la correspondance relative aux ventes des terres de l'artillerie dans la seigneurie de Sorel. (*Pas imprimée.*)

25*i*.. Réponse à ordre ; état des ventes de terres publiques dans le Manitoba et les Territoires du Nord-Ouest pendant l'année civile 1882. (*Pas imprimée.*)

25*j*. Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre total de demandes de concessions de terres pour fins de colonisation, conformément au projet n° 1 des règlements concernant les terres promulgués le 23 décembre 1881, dans lesquelles les conditions ont été remplies et des concessions ont été accordées, jusqu'au 1er janvier 1883. (*Documents seulement.*)

25*k*. Réponse à ordre ; état donnant le nombre total d'acres de terres publiques vendus pendant l'année 1883, le prix moyen obtenu par acre, et le produit total de telles ventes. Aussi, le nombre de demandes faites en confor-

mité des projets de colonisation nos 1 et 2 des règlements du 23 décembre 1881; le nombre d'acres accordés à chaque demande. (*Pas imprimée.*)

N° 25*l*.. TERRE BÉDÉRADES :—Réponse à ordre; état du nombre d'acres ou milles carrés de terre boisée ou de fonds de bois vendus par le gouvernement depuis le 1er mars 1883, dans le district de la rivière à l'Arc ou dans les environs, dans le Nord-Ouest; donnant les noms des acheteurs et le prix payé, etc. (*Pas imprimée.*)

25*m* Réponse supplémentaire au n° 25*b*. (*Pas imprimée*)

25*n*. Réponse à ordre; copie de tous règlements promulgués au sujet de l'administration ou de la vente des terrains agricoles, miniers, à bois, à pâturage, et des emplacements de ville, depuis le 23 décembre 1881. (*Pas imprimée.*)

25*o*. Réponse à ordre; copie de tous rapports, non encore publiés, concernant le caractère et les ressources probables de la région traversée par le chemin de fer du Pacifique canadien, au nord des lacs Huron et Supérieur, et renfermant toutes les informations que possède le gouvernement sur la totalité du territoire compris entre les grands lacs et la côte sud de la baie d'Hudson. (*Pas imprimée.*)

25*p*. Réponse à ordre; copie de toutes demandes et état de toutes ventes ou locations de terrains houillers dans le Nord-Ouest, non compris dans la réponse déjà donnée, et les détails de toute conversion de location de terrains houillers en propriétés de biens-fonds libres; et un état des paiements effectués en vertu d'aucuns affermages ou d'aucunes ventes ou conversions. (*Pas imprimée*)

25*q*. Réponse à adresse; copie de toute correspondance échangée entre la Société Provinciale, Agricole et Industrielle du Manitoba, la Chambre d'Agriculture du Manitoba, et le gouvernement, au sujet de l'octroi d'un terrain dans la cité de Winnipeg pour fins d'exposition. (*Pas imprimée.*)

25*r*. Réponse à ordre; état indiquant le nombre d'acres de terres publiques arpentées dans le Manitoba et le Territoire du Nord-Ouest pendant l'année 1883, et le coût par acre de tel arpentage. (*Pas imprimée.*)

25*s*. Réponse supplémentaire au n° 25*a*. (*Pas imprimée.*)

25*t*. Réponse à adresse; copie de toute la correspondance avec des agents, défendant la concession à titre de homestead ou de préemption, de toutes les terres situées au sud de la ligne-mère du chemin de fer du Pacifique canadien; aussi, copie des règlements existants au sujet de la disposition des dites terres. (*Pas imprimée.*)

25*u*. Réponse à adresse; 1° copie de toute correspondance avec les agents du département, concernant le retrait des terres à concéder à titre de homestead et préemption, au sud du chemin de fer du Pacifique canadien. 2o. De toute correspondance relative aux réclamations des colons ou squatters sur les dites terres. 3° De toute correspondance touchant la vente de telles terres à l'enchère. 4° De toutes ventes privées effectuées après le 1er janvier 1884, les conditions de vente et le prix obtenu. 5° De toute correspondance concernant la rouverture de telles terres pour concession à titre de homestead et préemption. (*Pas imprimée.*)

25*v*. Réponse à adresse; 1° copie de toute correspondance avec les agents du gouvernement touchant le retrait des terres à concéder à titre de homestead et préemption dans les lieux connus sous les noms de réserve de la ville de Régina, Moose-Jaw, et autres localités des territoires du Nord-Ouest, sur la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien, et touchant leur rouverture pour concession à titre de homestead et préemption, et les termes et conditions auxquels elles ont été ainsi rouvertes. 2° De toute correspondance relative aux réclamations des colons et squatters sur telles terres. 3° De toute correspondance touchant la vente de ces terres. 4° De tous règlements concernant les réclamations faites par les colons ou squatters sur telles terres. (*Pas imprimée.*)

25*w*. Réponse à ordre; état indiquant le nombre de baux passés pour location de terres à pâturages dans l'année 1883, le nom de chaque locataire, le nombre approximatif d'acres compris dans chaque bail, les conditions de chaque bail, le montant reçu et à recevoir sur chaque bail, et le nombre total d'acres loués, et la recette totale perçue pour ces locations pendant l'année. (*Distribution seulement.*)

N° 26... COURS DE VICE-AMIRAUTÉ :—Réponse à adresse ; relevé des sommes d'argent payées à titre d'émoluments au juge, au greffier et à l'huissier de la cour de vice-amirauté à Québec, et des sommes payées à chacun des officiers des cours de vice-amirauté à Halifax et Saint-Jean, respectivement. Aussi, un état indiquant le nombre de plaintes produites et de causes instruites dans les dites cours, respectivement, depuis le 1er juillet 1867 jusqu'à cette date. (*Distribution seulement.*)

26*a*. Réponse à adresse ; copie de toutes dépêches du gouvernement impérial au sujet des cours de vice-amirauté au Canada qui n'ont pas encore été soumises, et du changement de procédure et de pratique dans ces cours. (*Pas imprimée.*)

27... PHARES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc, concernant la construction d'un phare à la Pointe Westhaver, à l'entrée de l'anse Hubbard, dans le comté de Lunenburg, et de toutes instructions adressées au commandant du steamer *Newfield* ou à aucun autre officier du gouvernement au sujet de l'emplacement du dit phare et sous l'autorité desquelles ce fonctionnaire a agi le 10 juin 1882. Aussi, copie de l'arrangement conclu pour l'acquisition du terrain pour le dit phare par C. E. Kaulbach, écr., et M.P., au nom du gouvernement. (*Pas imprimée.*)

27*a*. PHARES :—Réponse à ordre ; état détaillé des montants dépensés avec pièces justificatives depuis le 1er janvier 1880, pour réparations aux phares de l'île Pelée, la Longue Pointe et Rondeau ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et John Corbett et William Grubb, ou toute autre personne au sujet du phare de l'île Pelée. (*Pas imprimé.*)

28... ARGENT DU GOUVERNEMENT EN DÉPÔT :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le montant d'argent déposé au crédit du gouvernement du Canada en date du 1er janvier 1884, ainsi que les noms des banques où ces dépôts ont été faits, et le montant déposé dans chaque banque respectivement ; aussi le montant portant intérêt et le taux de l'intérêt, s'il en est, alloué pour ces dépôts, dans chaque cas. (*Distribution seulement.*)

29... RECETTES ET DÉPENSES :—Réponse à ordre ; état détaillé des recettes et des dépenses imputables sur le fonds consolidé, du 1er juillet 1882 au 20 janvier 1883, et du 1er juillet 1883 au 20 janvier 1884. (*Distribution seulement.*)

29*a*. Réponse à ordre ; état des recettes et dépenses imputables sur le fonds du revenu consolidé du Canada, jusqu'au 10 février, dans chacun des exercices fiscales 1883 et 1884. (*Distribution seulement.*)

29*b*. Réponse (*partielle*) à ordre ; état faisant connaître les recettes et dépenses imputables sur le fonds consolidé jusqu'au 20 mars 1883 et 1884, respectivement ; aussi, un état des exportations et importations jusqu'au 1er mars de chacune des années 1883 et 1884, respectivement. (*Pas imprimée.*)

30... BOISSONS ENIVRANTES :—Réponse à ordre ; état de tous les certificats pour liqueurs octroyés en vertu de l'Acte de 1878, par les médecins du comté de Halton, donnant le nom de chaque médecin, et spécifiant le nombre de certificats octroyés par chacun depuis le 1er mai jusqu'au 31 décembre 1882. (*Pas imprimée.*)

30*a*. Réponse à ordre ; état indiquant la quantité de spiritueux importés, fabriqués et entrés pour la consommation au Canada pendant l'année expirée le 31 décembre 1883, par provinces, avec les droits de douane et d'accise sur les dites liqueurs, et leur coût total. (*Pas imprimée.*)

30*b*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance concernant l'importation de liqueurs dans les Territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

30*c*. Réponse ; liqueurs vendues à des personnes dans le comté d'Halton, en vertu de l'Acte de Tempérance du Canada, 41 Vict. chap. 16.

30*d*. Réponse à ordre ; état de tous certificats accordés par les médecins en vertu de l'Acte de Tempérance de 1878, dans le comté de Prince, I.P.E., depuis la mise en vigueur de cet acte dans ce comté, indiquant les personnes qui ont accordé ces certificats, à qui ils ont été donnés, et leurs dates. (*Distribution seulement.*)

30*e*. Réponse à adresse ; copie des jugements de la cour suprême du Canada, non encore soumis, sur la question du pouvoir législatif relatif à la réglementation de la vente des liqueurs enivrantes, et du jugement du comité judiciaire du Conseil privé dans la cause de Hodge *vs.* La Reine sur ce même sujet ; aussi, copie des notes sténographiques des procédés pris devant le

comité, et de toute correspondance se rattachant à cette cause ; et aussi, copie des notes sténographiques des procédés pris devant le comité dans la cause de Russell *vs* La Reine. (*Documents seulement*)

N° 30*f*.. BOISSONS ENIVRANTES :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et aucun des gouvernements des provinces touchant l'acte concernant la vente des liqueurs enivrantes, de 1883. (*Documents seulement*)

31... CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Correspondance relative à la garantie par le gouvernement de l'intérêt sur le stock de la compagnie.

31*a*. Résolution adoptée par la Chambre ; rapport donnant des renseignements sur les matières relatives au chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la date la plus rapprochée :—1. Le choix de la route ; 2. Le choix ou la réserve des terres ; 3. Le paiement de deniers, subvention, avance, etc. ; 4. La construction des embranchements ; 5. Les taux de péages pour voyageurs et marchandises ; 6. Sujets divers, construction de ponts, etc ; 7. (1) Transfert de la section de la Baie du Tonnerre à la compagnie, et fonctionnement ; 7. (2) Evaluation du matériel roulant dont la compagnie doit prendre possession.

31*b*. Copie des contrats pour le chemin de fer du Pacifique canadien conclus depuis la dernière session du Parlement. (*Documents seulement*)

31*c*.. Papiers relatifs à une demande de la compagnie du chemin de fer du Pacifique pour l'avance, sur dépôt de garanties, d'une somme suffisante pour lui permettre de continuer ses travaux de construction. (*Documents seulement.*)

31*d*. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse supplémentaire au n° 31*a* (*Pas imprimée.*)

31*e*. Copie de la correspondance échangée entre le département des Finances et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien au sujet des affaires de la compagnie, depuis la date du dernier rapport à la Chambre des Communes, lors de la dernière session. (*Documents seulement.*)

31*f*. Etat concernant la compagnie :—Pages X à XV, pages 7 à 13 (annexe n° 3), et pages 152 à 154 inclusivement du rapport du département (annexe n° 9). Mémoire de M. Schreiber, du 2 février 1884, sur le tracé final. Mémoire de M. Schreiber, du 2 février 1884, sur les travaux non terminés. Profils 1 à 16, montrant les embranchements, la ligne principale et ses sections approuvées. Etat statistique requis par l'Acte refondu des chemins de fer. Rapport de paiements, etc. (*Documents seulement.*)

31*g*. Etat contenant copie de tous contrats faits par la compagnie pour la construction d'aucune partie du chemin de fer. (*Documents seulement.*)

31*g*-1. Réponse à adresse ; copie de l'acte constitutif ou d'association d'une compagnie de construction appelée "The Northern American Constructing Company," et un état des noms des actionnaires ou des associés de la dite compagnie. (*Documents seulement*)

31*h*. Réponse à adresse ; copie de tout mémoire officiel ou public de la compagnie concernant sa situation, etc., qui n'a pas encore été produit. (*Documents seulement.*)

31*h*-1. Réponse à adresse ; état indiquant le montant du stock de la compagnie souscrit antérieurement à l'autorisation de porter son capital social de $25,000,000 à $100,000,000 de piastres, etc. (*Documents seulement.*)

31*i*.. Réponse à adresse ; rapports non encore déposés sur le bureau, concernant la garantie pour la compagnie et concernant toute modification projetée à cet arrangement. Aussi, concernant toutes subventions postales. (*Documents seulement.*)

31*j*.. Réponse à ordre ; état contenant l'évaluation des sommes supplémentaires devant être payées aux entrepreneurs de la section B, ou à la compagnie à compte du contrat pour la construction, ou de tout arrangement subséquent. (*Pas imprimée.*)

31*k*. Réponse à adresse ; état indiquant le coût des premiers 40 milles à l'ouest de Callander construits par la compagnie. Paiements détaillés à la compagnie de construction en ce qui concerne la ligne à l'ouest de la jonction de Sulbury ou au delà Le coût de tous travaux exécutés par la compa-

gnie sur cette section depuis l'annulation du contrat avec la compagnie de construction, jusqu'au 31 décembre 1883. Les noms des personnes avec lesquelles des contrats ont été passés pour l'exécution de tels travaux, et copie de leurs contrats. Mêmes détails pour ce qui concerne la ligne de Port-Arthur vers l'est; et état du coût de l'embranchement sur les Moulins d'Algoma. (*Documents seulement.*)

N° 31*k*-1. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à adresse ; état faisant connaître le nombre de milles construits par la compagnie de construction, et les paiements détaillés, à elle faits en ce qui concerne la ligne du chemin de fer du Pacifique canadien à partir d'un point 45 milles à l'est de la Saskatchewan en se dirigeant vers l'ouest. Le coût, à la compagnie, de la ligne depuis le point ci-dessus jusqu'au sommet des Montagnes-Rocheuses. Le coût estimatif de l'achèvement de cette partie de la ligne du chemin de fer laissée inachevée entre Callander et Port-Arthur ; et séparément, le coût de l'équipement de cette partie. Le coût estimatif de cette partie, par mille ; et le coût de cette section de 100 milles reconnue si difficile à construire. Des états semblables pour l'achèvement de la partie laissée inachevée entre les Montagnes-Rocheuses et Kamloops. (*Documents seulement.*)

31*k*-2. Réponse à adresse ; état faisant connaître le coût, par mille, du chemin de fer, pour les 615 milles à l'ouest de Winnipeg jusqu'à un point situé à 45 milles à l'est de la Saskatchewan. Les noms des entrepreneurs. Copie des contrats pour tels travaux, y compris le contrat de *Shepperd* et *Langdon.* (*Documents seulement.*)

31*k*-3. Réponse à adresse ; état concernant la compagnie de construction *North American.* (*Documents seulement.*)

31*k*-4. Réponse à adresse ; (1.) Un état du prix convenu par la compagnie pour l'achat de l'embranchement de Saint-Lin ou chemin de fer des Laurentides ; (2.) Le stock de la compagnie des terres du Nord-Ouest canadien ; (3.) Les garanties ou les propriétés du chemin de fer du Sud-Est ; (4.) La charte de la compagnie de chemin de fer de l'Atlantique et du Nord-Ouest. (*Documents seulement.*)

31*k*-5. Réponse à adresse ; état du prix net reçu par la compagnie pour chaque lot de dix millions de stock, formant ensemble les trente millions émis à un syndicat, etc. ; aussi, un état indiquant la date et le taux auquel ont été pris les vingt millions restant du stock primitif de vingt-cinq millions, et le taux auquel ils ont été émis, et les dates de paiement des cinq millions de piastres payées à cette fin. (*Documents seulement.*)

31*l*.. Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien et toute autre compagnie de chemin de fer concernant l'ouverture du chemin de fer Union Jacques-Cartier. (*Documents seulement.*)

31*m* Réponse supplémentaire au n° 31*k*—5. (*Documents seulement.*)

31*n*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*—4. (*Documents seulement.*)

31*o*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*—3. (*Documents seulement.*)

31*p*. Réponse à ordre ; carte ou cartes montrant le tracé du chemin de fer et de ses embranchements jusqu'où il a été approuvé ou construit ; les terres mises en réserve et les terres demandées mais non encore mises en réserve. (*Pas imprimée.*)

31*q*. Réponse à adresse ; copie de toute convention intervenue entre le gouvernement et les entrepreneurs de la section B au sujet du transfert du contrat et de tous ordres en conseil mettant à effet telle convention. (*Documents seulement.*)

31 . Réponse à adresse ; copie d'un mémoire à Son Excellence en conseil signé par Frank Moberly et W. A McCallum, au nom des habitants de Neebing, demandant de l'aide au sujet de leur boni à la compagnie du chemin de fer de Prince-Arthur's Landing et Kaministiquia. (*Pas imprimée.*)

31*s*.. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance entre le gouvernement et la compagnie au sujet de l'immigration au Manitoba et au Nord-Ouest, et un état faisant connaître le montant dépensé par la compagnie pour encourager cette immigration. (*Pas imprimée.*)

N° 31*t*.. CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance concernant les remises à être faites aux fabricants canadiens de certains articles nécessaires à la compagnie du chemin de fer ; de toute demande faite pour telle remise et de toute correspondance à ce sujet ; un état des calculs qui ont servi de base à ces remises, et une évaluation détaillée des sommes probables à être soldées par le trésor pour chaque classe d'articles, en supposant qu'ils aient été fabriqués au Canada en quantité suffisante pour satisfaire aux besoins de la compagnie, et du pourcentage des remises, *ad valorem*, sur chaque classe de ces articles. (*Documents seulement.*)

31*u*. Réponse à adresse ; état indiquant les noms de tous actionnaires de la compagnie et le montant d'actions en possession de chacun des dits actionnaires à chacune des dates suivantes, savoir : les 14, 21 et 28 octobre, et le 4 novembre 1883. (*Documents seulement.*)

31*v*. Réponse à adresse ; 1. Etat détaillé de la dépense faite en rapport avec le chemin de fer Saint-Laurent et Ottawa ; 2. Un état détaillé complet du montant de $473,000, ou environ, porté à titre d'avances diverses, voituriers, contre-créances et autres matières ; 3. Un état détaillé des paiements à compte de l'intérêt sur le stock de la compagnie ; Copie de tous rapports, etc., sur lesquels ont été basées les estimations de la compagnie et de M. Schreiber concernant le coût du parachèvement du chemin de fer. (*Documents seulement.*)

31*w*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*—2. (*Documents seulement.*)

31*x*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*—1. (*Documents seulement.*)

31*y*. Réponse supplémentaire au n° 31*k*. (*Documents seulement.*)

31*z*. Réponse à adresse ; Copie de tous papiers ayant trait à tous paiements ou avances faits, à quelque titre que ce soit, à la compagnie, et qui ne sont pas compris dans les états déjà soumis. (*Documents seulement.*)

31*aa*. Papiers relatifs aux arbitrages résultant de réclamations au sujet de la construction de certaines sections du chemin de fer. (*Documents seulement.*)

31*bb*. Copies des lettres de MM. Manning, McDonald et Cie, du 7 janvier au 24 février 1884, respectivement. (*Documents seulement.*)

MATIÉRES DU VOLUME N° 10.

32... BANQUES :—Liste des actionnaires des banques canadiennes pour l'année 1883.

33... SERVICE CIVIL :—Etat (Sénat) des noms et salaires, etc., des employés du service civil, aussi des officiers de l'état-major payé des officiers de milice, des officiers du Sénat et de la Chambre des Communes. (*Documents seulement.*)

33*a*. Etat (Sénat) donnant les noms et salaires de toutes personnes nommées ou promues dans le service civil pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883, et spécifiant la charge à laquelle chacune d'elles a été nommée ou promue. (*Documents seulement.*)

33*b*. Rapport du Bureau des Examinateurs du Service Civil pour l'année 1883.

34... GARANTIES ET SÉCURITÉS :—Etat détaillé des garanties et sécurités enregistrées dans le département du Secrétaire d'Etat du Canada. (*Pas imprimée.*)

35... ACCIDENTS SUR LES CHEMINS DE FER CANADIENS :—Réponse à ordre ; état faisant connaître tous les accidents arrivés sur les divers chemins de fer en Canada pendant les trois dernières années expirées le 31 décembre 1882, et un relevé séparé pour chaque voie ferrée, etc. (*Pas imprimée.*)

36... AGRICULTURE :—Réponse à ordre ; état indiquant la valeur des instruments aratoires, voitures, wagons, etc., sur laquelle ont été basés les nouveaux droits spécifiques projetés, etc. ; aussi, un état des valeurs qui ont servi de base aux calculs des droits projetés sur les articles que l'on se propose de frapper d'un droit spécifique ou spécifique et *ad valorem* combinés, en vertu des résolutions du tarif déposées sur le bureau. (*Pas imprimée.*)

36*a*.. Etat (*partiel*) de toutes les dépenses faites par le comité nommé durant la session de 1882, pour s'enquérir de l'opération du tarif sur les intérêts agricoles de la Puissance, et de faire rapport à ce sujet. (*Pas imprimé.*)

N° 36*b*. AGRICULTURE:—Réponse à ordre ; copie de toute pétition au ministre de l'Agriculture, demandant que l'on accorde des prix pour les meilleurs essais sur l'industrie agricole et les arts mécaniques, et que l'on fasse circuler chez les cultivateurs et les artisans ces essais. (*Pas imprimée.*)

36*c*. Rapport sur les statistiques agricoles du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest, pour l'année 1883. (*Pas imprimé.*)

37... PONT DUFFERIN, OTTAWA:—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc., touchant la remise du droit sur le fer importé pour la construction du pont Dufferin, en 1873. (*Pas imprimée.*)

38... STATUTS FÉDÉRAUX:—Rapport officiel de la distribution des statuts de la Puissance du Canada, 46 Vic., 1883. (*Pas imprimé.*)

38*a*. Rapport des commissaires chargés de refondre et reviser les Statuts du Canada. (*Pas imprimé.*)

39... EMPRUNTS CANADIENS:—Réponse à ordre ; copie de tous ordres et avis administratifs au sujet de l'emprunt canadien projeté de quatre millions. (*Pas imprimée.*)

39*a*. Réponse à adresse ; copie de tous papiers, etc., concernant la mission du ministre des Finances en Angleterre, en 1883, dans le but de prendre des arrangements pour l'émission d'un nouvel emprunt. (*Pas imprimée.*)

40... BANQUE D'ECHANGE DU CANADA:—Réponse à adresse ; état détaillé du compte du gouvernement du Canada avec la Banque, et copie de toute correspondance et de tous télégrammes, ordres en conseil, obligations ou autres garanties concernant tous tels dépôts ou retraits. (*Pas imprimée.*)

41... RECENSEMENT ET STATISTIQUE:—Rapport en conformité avec la clause 25 de "l'Acte concernant le recensement et la statistique." (*Pas imprimé.*)

42... RAPPORTS DE LA SESSION, DÉPENSES RELATIVES AUX:—Réponse à ordre ; relevé de la somme dépensée chaque année, depuis le changement du système, par chaque département, à même la somme ronde votée pour les rapports de la session. (*Pas imprimée.*)

43... LE COURRIER DE SAINT-HYACINTHE:—Réponse à ordre ; état détaillé, concernant l'emploi des sommes de $5,000 et $2,688.74, payées au *Courrier de Saint-Hyacinthe* ; aussi, pour détails de même nature touchant l'emploi de $3,239.20, pour la publication des procédés de la Société Royale. (*Pas imprimée*)

44... D. D'AMOUR, DESTITUTION DE:—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil, relativement à la destitution de David d'Amour, ci-devant capitaine du phare-flottant de l'Isle Rouge. (*Pas imprimée.*)

45... STEAMERS FÉDÉRAUX:—Réponse à ordre ; copie du rapport du capitaine Scott, de la marine royale, et de ses assesseurs, sur la perte du steamer *Princess Louise.* (*Distribution seulement.*)

45*a*. Réponse à ordre ; copie du contrat, etc., passé par le gouvernement avec Jotham O'Brien pour la construction du steamer *Princess Louise ;* copie de tous ordres, etc., concernant le remorquage du dit steamer de Maccan à Halifax, et de tous contrats, etc., relatifs à l'obtention et à la construction de machines pour le dit steamer. (*Pas imprimée.*)

45*b*. Réponse à ordre ; copie de tous rapports faits par les inspecteurs de bateaux à vapeur sur les coques et machines des steamers *St. Lawrence, Prince of Wales* et *Northern Light*, depuis la nomination des inspecteurs, et de toute correspondance, concernant la cessation du transport des voyageurs et des marchandises par les deux premiers de ces steamers pendant la dernière saison, ou concernant l'emploi du *Northern Light* et du *Napoléon III* en leur lieu et place. Aussi, copie de tous certificats donnés par les dits inspecteurs à chacun des dits steamers *Northern Light* et *Napoléon III.* Aussi, copie de toute correspondance, se rapportant à la condition du *Northern Light* ou aux réparations qui lui ont été faites à Pictou l'été dernier. (*Distribution seulement.*)

45*c*. Réponse à ordre ; état donnant les noms des différentes personnes qui ont envoyé des soumissions pour la construction d'un steamer pour remplacer le *Princess Louise*, et le nom de la personne à qui le contrat a été donné ; aussi, copie du devis fourni aux personnes qui ont présenté des soumissions. (*Pas imprimée.*)

N° 45*d*. STEAMERS FÉDÉRAUX :—Réponse à ordre ; état détaillé du montant payé à M. Jotham O'Brien sur son contrat pour la construction du steamer *Princess Louise ;* aussi, copie de tous certificats sur le visa desquels les dits montants ou partie d'iceux ont été payés. (*Pas imprimée*)

45*e*. Réponse (*partielle*) à adresse ; copie de toute correspondance concernant une allocation pour le service d'hiver fait sur le Saint-Laurent entre la Malbaie et la Rivière-Ouelle par le vapeur *Fulger*, et aussi un état des sommes payées ou à être payées par le gouvernement fédéral à cette fin. (*Pas imprimée.*)

46... EXPORTATIONS ET IMPORTATIONS :—Réponse à ordre ; état des exportations et importations, du 1er juillet 1882 au 1er janvier 1883, et du 1er juillet 1883 au 1er janvier 1884, faisant la distinction entre les produits du Canada et ceux des autres pays. (*Distribution seulement.*)

47... JACQUES, JAMES H , ET KEARNEY, CHARLES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet de la nomination de James H. Jacques et Charles Kearney, du comté de Carleton, N.-B., à des emplois dans le service civil du Canada. (*Pas imprimée.*)

47*a*. Réponse supplémentaire au précédent. (*Pas imprimée.*)

48... REMISES DE DROITS :—Réponse à ordre ; copie de tous mémoires, etc., demandant un drawback sur les sucres raffinés en Canada et exportés en pays étrangers ; aussi, copie de tous règlements faits au sujet de tel drawback. (*Pas imprimée.*)

48*a*.. Réponse à ordre ; état faisant connaître toutes les demandes faites pour drawbacks sur les matériaux employés pour la construction des navires, pendant l'année expirée le 30 juin 1883 ; et aussi, pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883, donnant le nom de la personne qui a fait la demande. (*Distribution seulement.*)

48*b*.. Réponse à ordre ; état de toutes réclamations faites pour remises de droits sur articles fabriqués pour l'exportation (non comprises dans le dernier état soumis à cette Chambre), donnant le nom de toutes les personnes qui ont présenté une demande, etc. (*Distribution seulement.*)

48*c*. Réponse supplémentaire au n° 48. (*Pas imprimée.*)

48*d*. Réponse à ordre ; état indiquant le montant payé pour remises de droits sur la toile à voiles pour navires et bateaux-pêcheurs ; à qui ils ont été payés, etc. (*Distribution seulement.*)

49... DUSTAN, M., RÉCLAMATIONS DE :—Réponse à adresse ; copie de la correspondance concernant la réclamation de M. Dustan, de Halifax, pour remise de droits sur machines destinées à une raffinerie de sucre. (*Pas imprimée.*)

49*a*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

50... PERMIS POUR COUPER DU BOIS .—Réponse à adresse ; copie de tous les ordres en conseil relatifs à l'octroi de permis pour couper du bois sur les terres des sauvages, dans la province d'Ontario, depuis janvier 1875 jusqu'à présent. (*Distribution seulement.*)

50*a*.. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre total de licences ou permis pour la coupe du bois demandés et accordés ou refusés, jusqu'au 1er février 1883, etc. (*Distribution seulement.*)

50*b*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc., au sujet de l'annulation et de la suspension des licences pour couper du bois sur les terres des sauvages près de Fort-William, sur la réserve de Fort-William. (*Pas imprimée.*)

50*c*. Réponse supplémentaire au n° 50*a*. (*Pas imprimée.*)

51... FERMES D'APPROVISIONNEMENTS ET FERMES POUR L'INSTRUCTION DES SAUVAGES :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de fermes d'approvisionnement et de fermes pour l'instruction des sauvages qui ont été abandonnées depuis le 1er janvier 1882 ; l'emplacement, etc., le motif de l'abandon ; aussi, le rapport de T. P. Wadsworth, inspecteur des agences et fermes des sauvages, pour 1883, ou tout rapport supplémentaire fait par lui. (*Pas imprimée.*)

52... ILE LA CLOCHE, ETC. :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée entre les gouvernements d'Ontario et du Canada touchant la vente de l'île La Cloche, près la baie Georgienne ou les îles aux Canards, et touchant les droits respectifs de ces gouvernements sur les îles situées dans ces parages.

MATIERES DU VOLUME N° 11.

N° 53... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée postérieurement au 6 mars 1883, entre le gouvernement local de la Nouvelle-Ecosse et le département des chemins de fer et canaux concernant des questions de chemins de fer dans cette province.

53*a*. Réponse supplémentaire à la précédente.

53*b*.. Réponse à ordre ; état du revenu et des frais d'exploitation du, pendant les six mois de l'année expirée le 31 décembre 1883. (*Pas imprimée.*)

53*c*. Réponse à ordre ; état des accidents, depuis le 1er mars 1883 jusqu'au 1er janvier 1884, avec les causes respectives. (*Pas imprimée.*)

53*d*. Réponse à ordre ; état indiquant en milles la longneur du chemin de fer Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Moncton, et le coût primitif de sa construction. Aussi la longueur du dit chemin entre les limites du Nouveau-Brunswick et Truro, et son coût, le matériel roulant non compris. (*Pas imprimée.*)

53*e*.. Réponse à ordre ; état indiquant les noms des différents employés supérieurs au service du gouvernement sur le chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)

53*f*. Réponse à ordre ; état donnant le nombre de jours, avec dates, pendant lesquels le bureau des commissaires de l'Intercolonial a siégé à partir du 1er janvier 1883 jusqu'au 31 janvier 1884 ; combien de fois chaque membre a été absent des séances, l'allocation mensuelle payée à chaque membre du bureau, et le montant total payé à chacun pendant la période susmentionnée. Aussi, les dates auxquelles des séances ont été tenues en dehors d'Ottawa, et où elles ont été tenues. (*Pas imprimée.*)

53*g*. Réponse à ordre ; état du montant des sommes perçues par la vente des bâtiments sur le chemin de fer Intercolonial, depuis Hadlow jusqu'à la Rivière-du-Loup, inclusivement ; par qui vendus, le nom de l'acheteur et le prix payé pour chaque bâtiment. (*Pas imprimée.*)

53*h*.. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée avec les commissaires de l'Intercolonial, et un état des questions qui leur ont été soumises subséquemment à la période comprise dans la réponse à une adresse de la dernière session. (*Pas imprimée.*)

53*i*.. Réponse à adresse ; copie des arrangements intervenus entre le gouvernement du Canada et la compagnie du chemin de fer Québec-Central, par lesquels cette dernière compagnie a le droit de voie sur cette partie du chemin de fer Intercolonial connue sous le nom d'embranchement de Saint-Charles. (*Pas imprimée.*)

53*j*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance non encore produite, échangée entre le gouvernement du Canada et celui du Nouveau-Brunswick concernant une balance réclamée par ce dernier comme lui étant due, sur cette partie du chemin de fer Intercolonial connue sous le nom de Prolongement vers l'Est, depuis mai 1876. (*Pas imprimée.*)

53*k*. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; état indiquant la quantité de matériel roulant acheté pour le chemin de fer Intercolonial pendant l'année expirée le 31 décembre 1883 ; aussi, un état montrant le matériel roulant construit durant l'année dans les ateliers du gouvernement. (*Pas imprimée.*)

53*l*. Réponse à ordre ; état comparatif indiquant les noms des fonctionnaires employés sur l'Intercolonial et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, dans les bureaux du surintendant du service de la voie, les départements des machines et du matériel, et de la comptabilité. Aussi les noms des chefs de trains, ingénieurs-mécaniciens et chefs de gares sur les dites lignes. (*Pas imprimée.*)

53*m* Copie des ordres en conseil nommant trois commissaires pour faire une enquête et présenter un rapport sur les réclamations résultant de la construction de l'Intercolonial, etc. (*Documents seulement.*)

53*n*. Rapports spéciaux des commissaires au sujet des réclamations de Neilson et McGaw, Duncan Macdonald, Frédéric Turgeon, Andrew Johnson et Cie, Alexander McDonnell et Cie, Ebenezer Hicks et Cie, Donald Fraser

et Cie, McBean et Robinson, Martin Murphy, Starr et De Wolf, E. A. Jones et Cie, J. M. Blaikie, John Russell et Alphonse Matte, R. H. McGreevy, et Smith et Pitblado. (*Documents seulement.*)

N° 53*o*. CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; état indiquant le nombre de passes données sur le chemin de fer depuis le 1er janvier 1874 jusqu'au 1er janvier 1884, chaque année, par qui données, et à qui. (*Pas imprimée.*)

53*p*. Réponse à adresse (Sénat) ; relevé indiquant le nombre de passes gratuites sur le chemin de fer Intercolonial et sur celui de l'Ile du Prince-Edouard, ou sur quelque partie ou section de leurs parcours, qui ont été accordées entre le 1er janvier 1874 et le trente et un décembre 1883, à des personnes n'étant point des agents ou des ouvriers employés au service de ces chemins, avec mention des personnes qui ont reçu les dites passes. (*Pas imprimée.*)

54... INSPECTION DU HARENG DE TERRENEUVE :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement de Terreneuve et celui du Canada, au sujet de l'inspection au Canada du hareng saumuré de Terreneuve importé au Canada ; état faisant connaître la quantité de hareng de Terreneuve importé dans divers ports du Canada en 1883, et le nombre de barils et de demi-barils de poisson qui ont été soumis à l'inspection officielle, et le résultat de telle inspection.

55... COMPAGNIE ANGLO-CANADIENNE DE PRÊT ET DE PLACEMENTS :—Etat des affaires de la compagnie, à la date du 31 décembre 1883, et une liste des actionnaires de la dite compagnie. (*Pas imprimée.*)

56... COMPTES DE L'ONTARIO ET DE QUÉBEC AVEC LE CANADA :—Réponse à adresse ; copie des relevés transmis aux autorités de l'Ontario et de Québec au sujet de leurs comptes avec le Canada ; et de tous ordres en conseil etc., s'y rattachant.

57... CHABOT, CHARLES, REQUÊTE DE :—Réponse à adresse ; copie de la plainte ou requête de Charles Chabot, de Saint-Charles-de-Bellechasse, cultivateur, soumise aux arbitres fédéraux, avec copie de tout le dossier qui s'en est suivi devant les dits arbitres. (*Pas imprimée.*)

58... CHABOT, LOUIS, REQUÊTE DE :—Réponse à adresse ; copie de la plainte ou requête de Louis Chabot, de Saint-Charles-de-Bellechasse, cultivateur, soumise aux arbitres fédéraux, avec copie de tout le dossier qui s'en est suivi devant les dits arbitres. (*Pas imprimée.*)

59... GOSSELIN, E., REQUÊTE DE :—Réponse à adresse ; copie de la plainte ou requête d'Eugène Gosselin, de Saint-Charles de Bellechasse, cultivateur, soumise aux arbitres de la Puissance, avec copie de tout le dossier qui s'en est suivi devant les dits arbitres. (*Pas imprimée.*)

60... FRAUDES PRATIQUÉES EN DOUANE DANS L'EXPORTATION DU BLÉ OU DE LA FARINE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance non encore produite concernant les fraudes pratiquées en douane dans l'exportation de la farine ou du blé du Canada, en acquit des obligations données pour l'importation de la farine ou du blé des Etats-Unis. (*Pas imprimée.*)

61... DROITS SUR LE GRAIN, LE CHARBON, ETC. :—Réponse à ordre ; copie de tous mémoires concernant l'abolition des droits sur les grains, la farine et le charbon, pendant l'année 1882, et subséquemment. (*Pas imprimée.*)

61*a*. Réponse à ordre ; copie de tous documents se rapportant à l'abolition des droits sur le bois de service importé dans la province du Manitoba ; aussi, un état de la quantité de bois importé dans la province du Manitoba et les droits payés sur ce bois pendant les années 1880-81 et 82. (*Pas imprimée.*)

61*b*. Réponse à ordre ; relevé de la quantité et de la valeur du blé et de la farine de blé (séparément) importés des Etats-Unis et entrés pour la consommation, et du droit perçu sur ces importations pendant les six mois expirant le 31 décembre 1883. (*Pas imprimée.*)

62... MCGILLIVRAY, ARCHIBALD :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance touchant la vacance causée depuis la dernière session à Morristown, N.-E., par le décès d'Archibald McGillivray, douanier dans cette localité, et son remplacement. (*Pas imprimée.*)

N° 63... BLÉ, FARINE, MAÏS ET FARINE DE MAÏS :—Réponse à ordre ; état donnant la quantité et la valeur du blé et de la farine, du maïs et de la farine de maïs, importée dans les diverses provinces du Canada, et celle exportée dans les dites provinces pendant les cinq mois expirés le 30 novembre et pendant le mois de décembre 1883. (*Pas imprimée.*)

64... HOUILLE :—Réponse à adresse ; copie de tous règlements ou ordres du gouvernement des Etats-Unis, permettant que la houille de la Nouvelle-Ecosse importée dans les ports américains soit employée par les steamers sans payer de droits. (*Pas imprimée.*)

64*a*. Réponse à ordre; état complet de toute la houille déclarée à l'entrepôt ou pour l'exportation, pendant les années expirées le 30 juin 1882 et 1883 (*Pas imprimée.*)

64*b*. Réponse à ordre (Sénat) ; état du nombre de tonnes de charbon transporté par le chemin de fer Intercolonial des différens points le long de la ligne pendant l'année 1883, indiquant le lieu où il a été livré et le coût du fret ; et aussi, le nombre de tonnes de charbon expédiées de la Nouvelle-Ecosse par steamers et voiliers aux divers ports du Canada. (*Pas imprimée.*)

65... PÊCHE AUX MARSOUINS, RIVIÈRE-OUELLE :—Réponse à ordre ; copie de tous rapports, correspondance ou documents relatifs à la pêche aux marsouin de la Rivière-Ouelle, comté de Kamouraska. (*Pas imprimée.*)

66... PÊCHES :—Réponse à ordre ; état indiquant le nom, etc., de chaque navire ayant reçu une prime d'encouragement pendant les année 1882 et 1883 ; aussi le nom des navires qui ont demandé cette prime, et auxquels elle a été refusée, et le motif de tel refus. (*Distribution seulement.*)

66*a*. Réponse à ordre ; état de tous les règlements maintenant en vigueur, d'après les dispositions de l'Acte des pêcheries défendant la pêche dans la province d'Ontario. (*Pas imprimée.*)

66*b*. Réponse à adresse (Sénat) ; état indiquant le nombre de licences émises pendant les années 1881, 1882, 1883 et 1884, pour la pêche au saumon entre la Malbaie et la rivière au Canard, sur la côte nord du fleuve Saint-Laurent, les noms des personnes qui ont obtenu ces licences, et les droits payés pour chaque licence ; aussi copie de toute correspondance, etc., sur ce sujet. (*Pas imprimée.*)

67... RÉCIPROCITÉ COMMERCIALE AVEC LE BRÉSIL, LES ANTILLES ET LE MEXIQUE :—Réponse à adresse ; copie de la correspondance et des documents concernant les conventions de réciprocité commerciale intervenues entre le gouvernement brésilien, les différentes autorités administratives dans les Antilles, soit anglaises soit étrangères, et le Mexique, d'une part, et le Canada, d'autre part ; un état faisant connaître le tarif douanier qui régit les importations et exportations de ces pays ; les quantités des divers articles manufacturés ou non-manufacturés exportés du Canada en ces divers pays, et importés de ces pays en Canada, pendant la dernière décade ; et copie des traités commerciaux, s'il en est, conclus entre aucuns de ces pays et la Grande-Bretagne

67*a*. TRAITÉ DE WASHINGTON, CLAUSES RELATIVES AUX PÊCHERIES :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc , concernant la dénonciation, par le gouvernement des Etats-Unis, des clauses du traité de Washington relatives aux pêcheries, ou ayant trait à toutes négociations qui ont pu être entamées ou à toutes démarches faites par le gouvernement du Canada au sujet de l'usage des pêcheries canadiennes par les pêcheurs américains, en vue de l'expiration prochaine des dites clauses.

68... TARIF DU FRET, FRAIS SUR LES :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil au sujet de la question du droit sur les tarifs du fret. (*Pas imprimée*)

69... LOIS ET RÈGLEMENTS DOUANIERS :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc., échangée entre le gouvernement du Canada et le gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, et aucun membre ou officier de l'association nationale des distillateurs des Etats-Unis, concernant la modification des lois et règlements douaniers actuellement en vigueur au Canada ; aussi, copie de tous ordres en conseil à ce sujet. (*Pas imprimée*)

69*a*. Réponse à adresse ; copie de toute correspondance entre le gouvernement du Canada et celui des Etats-Unis, et le ministre de l'Angleterre à Washington, concernant les droits de douane excessifs perçus sur le foin récolté au Canada et exporté de ce pays aux Etats-Unis, et la remise de ces droits. (*Distribution seulement.*)

N° 70... RÉCLAMATIONS DE LA PROVINCE DE QUÉBEC :—Réponse à adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec, au sujet des réclamations de la province de Québec contre le Canada.

71... AMENDES ET SAISIES À DES PORTS DOUANIERS :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre de saisies opérées à chacun des pòrts douaniers du Canada pendant l'exercice 1882-83, et aussi pendant les six mois expirés le 31 décembre 1883 ; le chiffre des amendes perçues, et la manière dont on en a disposé, etc. (*Distribution seulement*)

71*a*. Réponse à ordre ; copie de la correspondance, etc., concernant la saisie de barils à huile de charbon à Sandwich, Windsor et Walkerville. (*Pas imprimée.*)

71*b*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance qui a rapport à la saisie du tabac du brick *Adeline* et de l'enquête qui a été faite du 17 au 21 ma i 1881, à la demande de MM. Lemesurier et fils, au sujet de la dite saisie. (*Pas imprimée.*)

72... ILES LOUÉES DANS LE LAC ONTARIO ET LE SAINT-LAURENT :—Réponse à ordre ; état donnant le nom et la situation des îles louées dans le lac Ontario et le fleuve Saint-Laurent. (*Pas imprimée.*)

73... MOUTURE EN ENTREPÔT :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil, etc., non encore produits, concernant la mouture en entrepôt, ou des règlements pour la mouture en entrepôt ou pour l'importation du blé ou de la farine de provenance ou de manufacture des Etats-Unis ; aussi, copie de toute correspondance au sujet du transport du blé du Canada aux Etats-Unis ou à travers leur territoire, et de tous règlements des autorités douanières des Etats-Unis touchant tel transport. (*Pas imprimée*)

74... INDIAN HARBOUR, N.-E., BRISE-LAMES D' :—Réponse à ordre ; copie de tous papiers, etc., concernant la construction d'un brise-lames à Indian Harbour, comté de Guysborough, N.-E. (*Pas imprimée.*)

75... PRIME D'ENCOURAGEMENT POUR LA FABRICATION DU FER :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance touchant la prime d'encouragement pour la fabrication du fer. (*Pas imprimée.*)

76 .. HAUT COMMISSAIRE :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil, correspondance, etc., touchant la nomination du présent haut commissaire du Canada à Londres, l'accomplissement des fonctions du ministre des chemins de fer pendant son séjour en Angleterre comme haut commissaire, et l'accomplissement des devoirs du haut commissaire pendant son séjour en Canada comme ministre des chemins de fer. (*Distribution seulement.*)

76*a*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, non encore produite, relative à tous paiements, réclamations ou allocations, pour quelques comptes que ce soit, se rattachant à la charge de haut commissaire ; aussi, des relevés séparés et détaillés donnant les dates et montants de tous soldes de tels comptes se rapportant à la dite charge pendant qu'elle était exercée par sir A. T Galt et le titulaire actuel, respectivement, et une évaluation détaillée de toutes sommes payables pour tels comptes jusqu'à date et non encore soldés. Aussi, copie de toute correspondance concernant la location d'une résidence pour le haut commissaire. (*Distribution seulement.*)

76*b*. Réponse supplémentaire au n° 76. (*Pas imprimée.*)

76*c*. Réponse à ordre ; copie de tous rapports du haut commissaire non encore produits, concernant l'immigration au Canada. (*Distribution seulement.*)

76*d*. Réponse supplémentaire au n° 76. (*Pas imprimée.*)

76*e*.. HAUT COMMISSAIRE :—Réponse à ordre ; copie de la lettre du ministre de l'agriculture, en date du 5 juillet, et de tout câblegramme adressé au haut commissaire, attirant son attention sur la grande demande d'immigrants de la classe ouvrière au Canada, et l'informant que les demandes n'ont pu être satisfaites en dépit de l'immigration considérable qui a eu lieu. Aussi, copie de toutes circulaires spéciales publiées par les compagnies de steamers, citant les câblegrammes du ministre, sur la demande du haut commissaire. Aussi, copie des extraits des journaux de Londres à ce sujet, transmis par le haut commissaire. Aussi, copie de tous câblegrammes et extraits de journaux canadiens transmis du Canada en Angleterre, et de toute correspondance qu'il est possible d'obtenir au sujet de la demande de main-d'œuvre en ce pays. (*Pas imprimée.*)

N° 77... SERMENTS REQUIS DES GOUVERNEURS :—Réponse à ordre ; copie du serment ou des serments requis des lieutenants-gouverneurs de la province de Québec et que prêtent ceux-ci avant d'entrer dans l'exercice de leurs devoirs. (*Documents seulement.*)

77*a*. Réponse à adresse ; copie de la commission nommant Son Excellence le gouverneur-général du Canada ; du serment ou des serments requis ; des instructions accompagnant la commission, etc. (*Documents seulement.*)

77*b*... Réponse à adresse ; copie des commissions nommant les divers lieutenants-gouverneurs de la province de Québec, savoir : Sir Narcisse Fortunat Belleau, Réné Edouard Caron, Luc Letellier de St-Just, et Son Honneur Théodore Robitaille ; du serment ou des serments requis par la loi ; et des instructions accompagnant les commissions respectives, etc. (*Documents seulement.*)

78... DÉSERTEURS DE L'ARMÉE DES ETATS-UNIS :—Réponse à adresse ; copie de tous documents, etc., concernant l'arrestation, sur le territoire canadien, par un détachement de soldats des Etats-Unis, de Henry Watson, que l'on prétend avoir été ci-devant domicilié dans la province de la Nouvelle-Ecosse, et de Franklin Switzer, que l'on prétend avoir été ci-devant docimilié à Kingston, Ontario, et d'une personne surnommée Ellsworth, que l'on avait représenté comme déserteurs de l'armée des Etats-Unis. (*Pas imprimée.*)

79... SAUVAGES :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, etc., concernant la fermeture du bureau de l'agent des sauvages à Toronto et son transfert à Ottawa ; aussi, un état faisant connaître les noms de toutes personnes nommées depuis pour remplir les fonctions antérieurement remplies par l'agence de Toronto ; les sommes d'argent payées aux sauvages par chacune d'elles, le nombre de familles dans chaque agence, etc. (*Pas imprimée.*)

79*a*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance échangée entre le surintendant des affaires des sauvages dans la Colombie-Britannique, ou aucune autre personne, et le gouvernement fédéral, au sujet des troubles récents avec les sauvages à Metlakatla et Fort-Simpson. (*Pas imprimée.*)

80... DIVISIONS ÉLECTORALES DU MANITOBA :—Réponse à ordre ; état indiquant les bornes et limites de chacune des divisions électorales du Manitoba telles que représentées dans cette Chambre ; aussi, les candidats heureux, et dans les cas de contestation, le nombre de votes données à chacun. (*Pas imprimée.*)

81... CHEMIN DE FER D'ESQUIMALT A NANAIMO :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance non encore soumise à la Chambre, échangée entre le gouvernement du Canada et celui de la Colombie Anglaise, au sujet de la construction du chemin de fer d'Esquimalt à Nanaïmo. (*Distribution seulement.*)

82... FERME N° 20, SUR LE RUISSEAU DU POISSON :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil, etc., concernant la vente de la ferme n° 20, sur le ruisseau du Poisson, près Calgary. Aussi, un état donnant : 1. Le nombre d'acres en culture sur la dite ferme à l'époque de la vente. 2. Les bâtiments et leur coût. 3. Toutes demandes faites pour l'achat de la dite ferme. 4. Copie du contrat passé entre le gouvernement et l'acquéreur. 5. Le prix dont on est convenu et le mode de paiement. 6. Et copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement et aucune personne quelconque touchant la dite ferme. (*Pas imprimée.*)

83... DORION, E., ET LECLERC, M., RÉCLAMATIONS DE :—Réponse à adresse ; copie des réclamations de Eustache Dorion, pilote, et de Moïse Leclerc, huissier, soumises aux arbitres fédéraux, en décembre 1883, avec toutes pièces faisant partie du dossier dans la dite cause. (*Pas imprimée.*)

84... NAVIGATION DE LA BAIE D'HUDSON :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance, non encore produite, entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales, ou avec le gouvernement du Manitoba ou toute autre personne, au sujet de la navigation de la baie d'Hudson. (*Pas imprimée.*)

85... MCLENNAN, R., RÉCLAMATION DE :—Copie de toute correspondance au sujet de la réclamation de Roderick McLennan concernant la section 31, township 21, rang 27 ouest, Territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

86... PROJET DE LOI CONCERNANT LES FABRIQUES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance concernant l'association des fabricants ou le conseil des métiers au sujet des dispositions du projet de loi concernant les fabriques. (*Distribution seulement.*)

N° 87... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etats généraux des, dans divers districts de la province de Québec, pour l'exercice 1883. (*Pas imprimé.*)

88... SALLES D'EXERCICES :—Réponse à ordre ; copie de l'annonce demandant des soumissions pour la démolition et la reconstruction de la salle d'exercices dans la cité de Saint-Thomas, Ont. ; aussi, copie des soumissions reçues, spécifiant celle qui a été acceptée, et un relevé du coût total des travaux exécutés. (*Pas imprimée.*)

88*a*. Réponse à adresse ; copie du contrat accordé pour la reconstruction de la salle d'exercices militaires à Montréal, ainsi que copie de tous rapports faits sur l'état de l'ancienne salle d'exercices et les travaux à faire ; aussi, copie de tous ordres en conseil modifiant les termes du contrat entre le gouvernement et les entrepreneurs. (*Pas imprimée.*)

89... ECOLE DE MARINE DE QUÉBEC :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance au sujet de l'école de marine de Québec, et demandant que le gouvernement du Canada subventionne cette école. (*Pas imprimée.*)

90... ORDONNANCES RELATIVES AUX T.N.-O. :—Copie d'une dépêche, en date du 1er novembre 1883, de Son Honneur le lieutenant-gouverneur des Territoires du Nord-Ouest, avec copie des ordonnances passées à une session législative du conseil des Territoires du Nord-Ouest, et transmises en conformité de la clause II de "l'Acte des Territoires du Nord-Ouest, 1880." (*Pas imprimée.*)

91... ETABLISSEMENT PROJETÉ DE STATIONS DE SIGNAUX AU CAP-NORD ET À LA POINTE-EST :—Correspondance échangée entre le gouvernement et aucuns particuliers touchant l'établissement de stations de signaux aux phares du Cap Nord et de la Pointe Est, dans l'Ile du Prince-Edouard, et la construction de deux courtes lignes de télégraphe pour relier ces points aux réseaux télégraphiques de l'Ile du Prince-Edouard et du Canada. (*Distribution seulement.*)

92... DÉPENSES DE CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS :—Réponse à ordre ; relevé, pour chaque année écoulée depuis le changement de système, des dépenses de chauffage des édifices publics (y compris les gages ainsi que le combustible). (*Pas imprimée.*)

93... BUREAUX DE POSTE ET DE DOUANE :—Réponse à ordre ; état donnant le nom de chaque cité, ville et village du Canada, avec le chiffre de leur population, dans lesquels ont été construits, depuis le 1er janvier 1874, des édifices publics tels que bureaux de poste ou de douane ou les deux ; ainsi que le coût et l'évaluation du coût de chacun. Aussi, un état donnant le revenu provenant des bureaux publics dans toute telle cité, ville ou village. (*Distribution seulement.*)

93*a*.. Réponse à ordre ; copie des rapports des architectes se rattachant au choix d'un emplacement pour les bureaux de douane et de poste d'Amherstburg. (*Pas imprimée.*)

93*b*. Réponse à ordre ; état donnant l'étendue de terrain offerte et le prix demandé des terrains à Amherstburg pour des bureaux de douane ou de poste. (*Pas imprimée.*)

93*c*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance concernant la construction des bureaux de poste et de douane à Saint-Thomas. (*Pas imprimée.*)

94... HAVRE DE PORT-STANLEY :—Réponse à ordre ; copie de tous relevés relatifs aux recettes du havre de Port-Stanley, par la Cie du chemin de fer Grand-Occidental, aux termes de l'affermage de ce havre, et copie de tous rapports des ingénieurs du gouvernement concernant la condition de ce havre. (*Pas imprimée.*)

95... ÉDIFICE PUBLIC À ANTIGONISH :—Réponse à ordre ; relevé du montant d'argent dépensé ; aussi, copie de toute correspondance échangée entre les dites dates au sujet du dit édifice, du 1er novembre 1881 au 15 janvier 1884. (*Pas imprimée.*)

96... BRISE-LAMES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance et de tous rapports d'ingénieurs, pendant les deux dernières années, concernant le brise-lames d'Ingonish. (*Pas imprimée.*)

96*a*. Réponse à ordre :—Copie de toute correspondance avec le gouvernement au sujet de la construction d'un brise-lames à la Pointe Escuminac, dans la baie de Miramichi, N.-B. (*Pas imprimée.*)

N° 96*b*. BRISE-LAMES :—Réponse à ordre ; copie du traité passé entre le gouvernement et John Sinnot pour la construction d'un brise-lames à l'entrée du havre de Saint-Pierre, comté de King, I.P.-E. ; aussi, état donnant tous les montants payés pour la construction partielle de ces travaux, les noms des cantons et de l'inspecteur. (*Pas imprimée.*)

97... STATION NAVALE À ESQUIMALT :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance entre les gouvernements du Canada et impérial touchant le maintien de la station navale à Esquimalt à frais communs, et la présence continuelle d'un vaisseau de Sa Majesté, au moins, dans les eaux de la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

98... BASSIN DE RADOUB D'ESQUIMALT :—Réponse à adresse ; copie d'un ordre en conseil passé en septembre 1883 pour le paiement de $130,000 au gouvernement de la Colombie-Britannique, afin de le rembourser des frais du bassin de radoub d'Esquimalt. (*Distribution seulement.*)

99... JEMSEG, COMTÉ DE QUEEN, N.-B., DRAGAGE A :—Réponse à ordre ; copie des rapports d'explorations faites en vue d'exécuter des travaux de dragage à Jemseg, comté de Queen, N.-B., et de toute correspondance s'y rapportant. (*Pas imprimée.*)

100... CREEK DU CYGNE, N.-B. :—Réponse à ordre ; copie de tous rapports des explorations faites dans le but d'améliorer la navigation du Creek du Cygne et du lac du Creek du Cygne, comté de Sunbury, N.-B., par dragage ou autrement, ainsi que de toute la correspondance y ayant trait. (*Pas imprimée.*)

101... MCCOURT, D., DESTITUTION DE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet de Daniel McCourt destitué dernièrement de son emploi comme éclusier sur le canal de Cornwall, avec un état donnant la date de sa nomination et son âge à la date de sa destitution. (*Pas imprimée.*)

102... ADMINISTRATION DES AFFAIRES DANS LES T. N.-O. :—Réponse à adresse ; copie de toutes représentations du Conseil du Nord-Ouest adressées au gouvernement du Canada concernant l'administration des affaires des Territoires du Nord-Ouest ; les plaintes portées par les habitants de ce territoire, et leurs griefs (*Pas imprimée.*)

103... CHAPLEAU, S. J ST. O. :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance concernant la nomination de Samuel J. St. Onge Chapleau comme shérif dans les Territoires du Nord-Ouest ; aussi, copie de toutes plaintes ou accusations portées contre le dit Chapleau pendant qu'il était employé dans le département des chemins de fer et canaux. (*Pas imprimée.*)

104... RICHELIEU ET ONTARIO, CIE DE NAVIGATION :—Réponse à adresse (Sénat) ; copie du bail en vertu duquel la Cie de navigation de Richelieu et Ontario se trouve en possession du terrain sur lequel sont situées les casernes de la ville de Sorel, dans la province de Québec. (*Pas imprimée.*)

105... RÉSERVE DU CHEMIN DE FER DANS L'ILE VANCOUVER :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance concernant les droits des colons ou squatters sur la réserve du chemin de fer dans l'Ile de Vancouver. (*Pas imprimée.*)

106... IMMIGRANTS :—Réponse à ordre ; état indiquant d'une manière approximative le nombre d'immigrants qui sont supposés s'être établis dans la province de l'Ontario durant les années 1879, 1880, 1881, 1882 et 1883, respectivement. (*Pas imprimée.*)

106*a*. Réponse à ordre ; état donnant le nombre et les noms des agents d'immigration employés pendant l'année 1883 ; la date de leur nomination ; aussi, le nombre de ceux qui sont encore employés, leurs salaires et allocations. (*Pas imprimée.*)

106*b*. IMMIGRANTS :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de personnes qui sont entrées dans le Manitoba, et de celles qui en sont sorties par la voie ferrée durant le cours de chaque mois de l'année civile 1883 ; aussi, copie de toute correspondance, sur laquelle le gouvernement a basé son évaluation du nombre des immigrants qui se sont fixés durant l'année dans chaque province du Canada et dans les territoires du Nord-Ouest et du nombre de Canadiens qui ont quitté le pays pendant l'année. (*Pas imprimée*).

107... PHARES DANS LE SAINT-LAURENT, EN AVAL DE QUÉBEC :—Réponse à adresse ; copie de toutes demandes faites concernant la pose des phares dans le fleuve Saint-Laurent, au nord de l'île d'Orleans, dans le comté de Montmorency, afin de protéger la navigation. (*Pas imprimée.*)

N° 107*a*. PHARES DANS LE SAINT-LAURENT, EN AVAL DE QUÉBEC :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet des bouées éclairées au gaz qui doivent être posées dans le fleuve Saint-Laurent en aval de Québec, afin de mieux guider les vapeurs et les voiliers qui font la navigation sur le Saint-Laurent. (*Pas imprimée.*)

108... MILICE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance concernant l'achat de tentes, pendant l'année 1883, par le département de la milice et de la défense. (*Pas imprimée.*)

108*a*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance concernant l'achat de mocassins par le département de la milice et de la défense, pendant l'année 1883. (*Pas imprimée.*)

108*b*. Réponse à ordre ; état indiquant le nombre d'officiers, sous-officiers et soldats composant les batteries A, B et C, l'école de cavalerie et les trois écoles d'infanterie. Aussi, un état donnant les noms et la date de la nomination des officiers des batteries A, B et C, de l'école de cavalerie et des trois écoles d'infanterie, indiquant ceux qui sont gradués du collège militaire royal. (*Pas imprimée.*)

108*c*. Réponse à ordre ; copie de tous comptes et pièces justificatives, y compris les réquisitions pour transport, présentés par la compagnie des Messageries Canadiennes au département de la milice et de la défense, pour transport, pendant les mois de mai, juin, juillet, août et septembre 1883. (*Pas imprimée.*)

108*d*.. Réponse (partielle) à adresse ; copie de toutes lettres et de toutes réponses se plaignant de la conduite du major général Luard à Cobourg, ou ailleurs, adressées au gouvernement par le lieutenant-colonel A. T. Williams, M P, ou par aucune autre personne ou personnes. (*Pas imprimée*)

108*e*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

109... DEWDNEY, LIEUT.-GOUV. T. N.-O. :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil concernant la nomination d'un administrateur du gouvernement des territoires du Nord-Ouest en l'absence du lieutenant-gouverneur Dewdney. De toute correspondance concernant toute mission confiée au dit lieutenant-gouverneur, la nature de telle mission, et les instructions données, etc. (*Pas imprimée.*)

110 .. KINGSVILLE, TRAVAUX DU HAVRE DE :—Réponse à ordre ; copie de toutes pétitions concernant les travaux du havre de Kingsville. (*Pas imprimée.*)

111... DRAINAGE DES TERRES AU MANITOBA :—Réponse à adresse ; copie de tous rapports, etc., relatifs à l'amélioration de la rivière Fairford, servant de décharge au lac Manitoba, à l'enlèvement de la barre de sable à l'embouchure de la rivière Rouge, et des obstructions dans la rivière Nelson, par laquelle se décharge le lac Winnipeg, en vue de drainer les terres snbmergées de la province du Manitoba. (*Pas imprimée.*)

112... AMERO, ROGER, ARRESTATION, ETC., DE :—Réponse à adresse ; copie des dépêches concernant l'arrestation, la détention et la mise en accusation de Roger Amero, un Acadien français de Digby, Nouvelle-Ecosse, qui a récemment été mis en liberté sur une accusation de meurtre dans l'Etat du Massachusetts, Etats-Unis. (*Pas imprimée.*)

113... OFFICIERS DE SANTÉ PUBLIQUE :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre d'officiers de santé nommés dans les diverses cités du Canada ; le salaire payé à chacun : copie des instructions adressées à ces officiers, et de tous rapports adressés par tels officiers au département. (*Pas imprimée.*)

114... PORTS DES LACS HURON ET SUPÉRIEUR :—Réponse à adresse ; copie de la correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et celui d'Ontario touchant la disposition, par ce dernier, en faveur de particuliers, de lots de terrain recouverts par les eaux dans les havres des lacs Huron et Supérieur. (*Pas imprimée.*)

115.. PONT WELLINGTON, MONTRÉAL :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance relative à la nécessité de procurer plus de facilités aux piétons sur le pont Wellington, au canal de Lachine. (*Pas imprimée.*)

116... GRAND-TRONC, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU :—Réponse à adresse ; copie de toute correspondance échangée entre le gouvernement du Canada et sir John Rose, et MM. Baring et Glynn, agents financiers du Canada, dans l'année 1875, concernant la conduite de M. Potter, alors président de la compagnie, en

dépréciant le crédit du Canada, et aussi le crédit de la province de Québec, lorsque cette dernière s'efforçait d'effectuer sur son propre crédit, un emprunt à Londres, pour la construction de chemins de fer dans ses limites. Aussi, copie de toute correspondance écrite par M. Potter en sa qualité de président de la compagnie, dépréciant ou ruinant le crédit du Canada, ou de la province de Québec, qui ont causé l'envoi de la lettre ou des lettres à sir John Rose (*Pas imprimée.*)

N° 116*a*. GRAND-TRONC, COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER DU :—Correspondance concernant une convention pour la vente de la section ouest des lignes de Québec du chemin de fer de la Rive Nord, à la compagnie du chemin de fer du Pacifique canadien. (*Documents seulement.*)

117... LA REINE *vs.* MERCER :—Réponse à adresse ; copie des notes sténographiques des procédés devant le comité judiciaire du Conseil privé dans la cause de la Reine et Mercer, et du jugement de la cour dans cette cause. Aussi, copie de toute correspondance s'y rapportant et un relevé des frais encourus par le gouvernement à ce sujet. Aussi, un état faisant connaître toutes les procédures prises par le gouvernement depuis la confédération, dans des questions de déshérence dans aucune des provinces ; et copies de toutes correspondances se rapportant à toutes demandes faites au gouvernement au sujet de terres en déshérence depuis la confédération, qui n'ont pas encore été produits. (*Documents seulement.*)

117*a*. Réponse supplémentaire à la précédente. (*Pas imprimée.*)

118... TRAITEMENTS DES JUGES, RAJUSTEMENT DES :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet de l'augmentation ou du rajustement des traitements des juges, depuis le 1er janvier 1882. (*Pas imprimée.*)

119... ROBERTSON ET WALLACE, RÉCLAMATIONS DE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance, etc., concernant la concession de la moitié ouest de la section 6, township 2, rang 14, à l'ouest du méridien principal au Manitoba, et particulièrement de tous papiers concernant les réclamations de John Robertson et d'un nommé Wallace, sur le dit lot. (*Pas imprimée.*)

120... FORT-MCLEOD, EMPLACEMENT DE VILLE À :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil touchant la réserve pour un emplacement de ville à Fort-McLeod. (*Pas imprimée.*)

121... RIVIÈRE YAMASKA ET BAIE LAVALLIÈRE :—Réponse à ordre ; copie du rapport de M. Guérin, ingénieur civil, sur des explorations qu'il a faites dans la rivière Yamaska et les environs de la baie Lavallière. (*Pas imprimée.*)

122... UNIVERSITÉ LAVAL :—Réponse à adresse (Sénat) ; correspondance, etc., adressée à l'honorable secrétaire d'Etat pour les colonies en Angleterre, par l'entremise du secrétaire d'Etat du Canada, au sujet de la question de l'Université Laval de Québec, depuis mars 1880 jusqu'à cette date. (*Pas imprimée.*)

123... BATEAU DE SAUVETAGE À PORT-ROWAN :—Réponse à ordre ; copie de la correspondance touchant une accusation portée contre le capitaine du bateau de sauvetage de Port-Rowan, dans le comté de Norfolk, dans la province d'Ontario, pour n'avoir pas sauvé les vies de l'équipage de la barque *Fitzgerald*, en novembre 1883. (*Pas imprimée.*)

124... QUAIS :—Réponse à ordre ; copies des soumissions pour la rallonge du quai à Saint-Jean-Port-Joly, du contrat donné au soumissionnaire, si tel contrat a été donné ; état du montant dépensé pour ces travaux ; du nom des personnes, s'il y en a, qui ont eu la conduite de cet ouvrage. (*Pas imprimée.*)

124*a*. Réponse à ordre ; rapport et plans des opérations de l'été dernier dans Sainte-Anne, Kamouraska et Saint-André, dans le comté de Kamouraska. (*Pas imprimée.*)

124*b*. Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet de la construction d'un quai et d'un pont pour l'usage du public au havre de Upper-Woods, dans le comté de Shelburne, N.-E. (*Pas imprimée.*)

125... POLICE À CHEVAL DU N.-O. :—Rapport des commissaires de la police à cheval du Nord-Ouest, pour 1883.

126... ILE DU PRINCE-EDOUARD :—Réponse à adresse ; copie de tous ordres en conseil concernant toute réclamation présentée par le gouvernement de l'Ile du Prince-Edouard pour compensation pour deniers dépensés pour la construction ou réparation des jetées dans cette province, et concernant toute enquête ou rapport sur les jetées de la dite province. (*Pas imprimée.*)

N° 126*a*. ILE DU PRINCE-EDOUARD :—Réponse (*partielle*) à ordre ; copie de tous contrats ou conventions conclus par le directeur-général des postes, depuis la dernière session du dernier parlement, pour le transport des malles de l'Ile du Prince-Edouard, et de toute correspondance relative à une communication par bateaux à vapeur entre l'île et la terre ferme pendant la saison de navigation, et aussi concernant la traverse d'hiver entre les caps Traverse et Tormentine. Un relevé de tous les voyages faits par le *Northern Light* pendant l'hiver de 1881-82, avec le chiffre de ses recettes pour transport de marchandises et de voyageurs, et des frais entraînés par son exploitation ; aussi, copie de toutes instructions adressées à l'agent du departement de la marine et des pêcheries, dans l'Ile du Prince-Edouard, concernant le service du *Northern Light*, pendant la saison actuelle, et de toute correspondance à ce sujet ; aussi, copie de tous rapports et correspondances concernant l'étude ou la construction de la voie ferrée dont l'établissement a été autorisé entre le cap Traverse et la ligne principale sur l'Ile du Prince-Edouard. (*Distribution seulement.*)

127... ALPHONSE AUDET, NOMINATION DE :—Réponse à adresse ; copie de l'ordre en conseil nommant Alphonse Audet à sa position actuelle dans le service civil. (*Pas imprimée.*)

128... PORTS DU LAC ERIÉ :—Réponse à ordre ; copie de tous les rapports des ingénieurs du gouvernement concernant la construction d'un havre de refuge à Port-Stanley ou à Port-Burwell, sur la rive sud du lac Erié, avec l'évaluation du coût à chaque endroit. (*Pas imprimée*)

128*a*. Réponse à ordre ; copie de tous rapports d'ingénieurs concernant la construction d'un havre sur la rive nord du lac Erié, dans le comté d'Essex, soit à Leamington, Kingsville ou ailleurs, avec le coût estimatif de l'établissement du dit havre dans chacune de ces localités. (*Pas imprimée.*)

129... SKIFFINGTON *vs.* MICHAUD ET DUMAIS :—Réponse à adresse ; copie de tous rapports, etc., se rattachant à la poursuite par le nommé Skiffington contre Thomas Michaud et Florian Dumais, de Saint-Paul, en 1881, devant les juges de paix, ainsi que copies des plaintes, etc. ; aussi, des plaintes faites contre le dit Skiffington ou à son sujet, concernant le non-paiement des frais occasionnés par les poursuites par lui intentées et déboutées avec dépens contre lui. (*Pas imprimée.*)

130... ARBITRES OFFICIELS :—Réponse à adresse ; état donnant le nom de tous les arbitres officiels et des secrétaires d'arbitres nommés depuis le 1er juillet 1867, jusqu'à date, la date de la nomination, le salaire attaché à la charge, la durée du service, et le salaire annuel payé actuellement dans chaque cas. Dans les cas de nomination faites par ordre en conseil, ou de salaires élevés par ordre en conseil, copie de tels ordres en conseil, dans chaque cas. (*Pas imprimée.*)

131... RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS, EXPLORATION DE LA :—Réponse à ordre ; copie du rapport de M. Michaud, ingénieur civil, sur les explorations qu'il a faites l'automne dernier dans la rivière Saint-François, dans le but d'y établir des estacades. (*Pas imprimée.*)

132... CARON, CLOVIS, GARDE-PÊCHE :—Réponse à ordre ; copie de toutes plaintes contre Clovis Caron, garde-pêche, pour les comtés de Bellechasse, Montmagny, L'Islet et Kamouraska, et de tous documents relatifs à la nomination, à la charge ou aux fonctions comme garde-pêche. (*Pas imprimée.*)

133... NAVIRE "BRITANNIA", PERTE DU :—Réponse à adresse (Sénat) ; copie de toutes pièces relatives à l'enquête instituée sur le naufrage du navire *Britannia*, qui a touché fond à la barre nord-est de l'Ile de Sable, dans la nuit du 3 septembre dernier. (*Pas imprimée.*)

134... RIVIÈRES DE LA NOUVELLE-ECOSSE :—Réponse à adresse (Sénat) ; copie des rapports entre le 1er mars et le 31 décembre 1882, par F H. D. Veith, chargé d'explorer les rivières de la Nouvelle-Ecosse, de faire rapport sur leur état, et de remplir certaines fonctions se rattachant aux pêcheries de cette province.

135... RAPPORTS GÉOLOGIQUES DES COMTÉS DE VICTORIA, INVERNESS ET RICHMOND :—Réponse à ordre ; copie des rapports géologiques des comtés de Victoria, Inverness et Richmond, dressés par M. Hugh Fletcher, avec les cartes qui les accompagnent. (*Pas imprimée*)

136... DRUMMOND ET MCLEAN, ROGER ET CIE :—Copie d'un acte concernant certains contrats conclus par George P. Drummond et transportés par le dit acte à MM. MacLean, Roger et Cie, avec le consentement de Sa Majesté. (*Pas imprimée.*)

N° 137... PERSONNES INTERNÉES APRÈS JUGEMENT EN 1882 :—Réponse à adresse (Sénat) ; état donnant le nombre de personnes internées en 1882, dans les prisons et maisons de réforme sous le contrôle des diverses provinces, la nature de l'offense et la durée de la sentence. (*Pas imprimée.*)

138... G. B. BURLAND ET CIE :—Réponse à ordre ; copie de toute correspondance au sujet de tout traité ou traités pour ouvrage de lithographie conclus entre G. B. Burland et Cie, de Montréal, et le gouvernement du Canada, faisant connaître quelles offres, s'il en est, ont été faites par d'autres personnes pour l'exécution de semblables travaux ; les noms et adresses de telles personnes, et l'échelle des prix qui ont servi de base à telles offres ; aussi, l'échelle des prix convenus entre le gouvernement et le dit G. B. Burland et Cie, ou toute autre personne. (*Pas imprimée.*)

139... HUGHES, D. J., JUGE :—Réponse à adresse ; copie de toutes pétitions portant accusation contre la conduite officielle de D. J. Hughes, juge de comté pour Elgin, et demandant une enquête à ce sujet. Aussi, copie du rapport ou jugement rendu à la suite d'une enquête antérieure faite sur la conduite du dit juge. (*Pas imprimée.*)

140... FILATURE DE COTON DE SAINTE-CROIX :—Réponse à ordre ; état indiquant la valeur des machines importées pour la filature de coton de Sainte-Croix, à Saint-Stephens, Nouveau-Brunswick, la date de l'importation, le montant des droits imposables sur ces machines, le montant payé, et le montant encore dû, et la garantie donnée pour son paiement ; et copie de toute correspondance à ce sujet. (*Pas imprimée.*)

140*a*.. Réponse supplémentaire au n° 140. (*Pas imprimée.*)

141... BATIMENTS NAVIGUANT SUR LES LACS SUPÉRIEUR ET HURON :—Réponse à ordre ; état indiquant qu-ls bâtiments naviguant sur les lacs Supérieur et Huron ont été inspectés pendant la dernière saison de navigation, sous l'autorité du gouvernement, avec les noms des inspecteurs ; aussi, un état des navires perdus ou échoués sur ces lacs, dans les eaux canadiennes, indiquant les localités où les désastres sont arrivés, et le nombre de vies perdues dans chaque cas, pendant la saison de 1883. (*Pas imprimée.*)

142... REMORQUEURS ET DRAGUEURS DU GOUVERNEMENT, ETC. :—Réponse à ordre ; état indiquant le nombre de remorqueurs et dragueurs à vapeur et de bettes achetés ou construits par le gouvernement, pendant l'année 1883, pour usage du Canada, et montrant où ils ont été construits, les noms des constructeurs et le coût de leur construction. (*Pas imprimée.*)

143... SERVICE MÉTÉOROLOGIQUE À SAINT-JEAN, N.B. :—Réponse à ordre ; état donnant le montant du salaire ou de l'allocation donné à M. George Hutchinson, qui est chargé du service météorologique à Saint-Jean, N.-B., et le montant des frais encourus par M. R. J. Stupart, pour se rendre de Toronto à St-Jean, et des autres dépenses faites pour préparer et installer le bureau et les instruments. Aussi, copie de toutes instructions du département de la marine et des pêcheries au surintendant, à Toronto, concernant le changement des officiers à Saint-Jean et le déplacement de M. Gilbert Murdock, et de toute correspondance entre ce dernier et le surintendant, ou l'adjoint du surintendant du service météorologique à Toronto. Aussi, copie de toute pétition, mémoire ou autres documents au sujet du dit changement. (*Pas imprimée.*)

144 .. WATSON, T. C. :—Réponse à ordre ; état de tous les argents payés à T. Charles Watson par le gouvernement du Canada depuis 1881 ; indiquant aussi les services, s'il en est, rendus par le dit Watson. (*Pas imprimée.*)

145... ARBITRAGE DES LIMITES DE L'ONTARIO :—Correspondance concernant l'arbitrage des limites entre les provinces de l'Ontario et du Manitoba.

146... STATIONS DE SAUVETAGE :—Réponse à ordre ; état indiquant la situation des stations de sauvetage du Canada, et donnant la description des bateaux de sauvetage, bâtiments, canons, porte-amarre et autres appareils de sauvetage à chaque station. Aussi, les noms et salaires des capitaines et le nombre d'hommes formant chaque équipage, les termes de l'engagement, les mois pendant lesquels les équipages sont liés par leur engagement. Aussi, copie des instructions et des règlements promulgués pour la gouverne des équipages de sauvetage, et copie des rapports des capitaines d'équipage et autres, sur le nombre de marins en péril, et le montant des biens sauvés par le service de sauvetage pendant l'année 1883. (*Distribution seulement.*)

N° 147... RÈGLEMENTS MINIERS :—(Sénat) Copie des règlements concernant la vente de terrains miniers autres que les terrains houillers. (*Pas imprimée.*)

148... RIVIÈRE THAMES, LEVÉE HYDROGRAPHIQUE DE LA :—Réponse à ordre ; copie de tous rapports sur la levée hydrographique de la rivière Thames, au village de London-Ouest, dans le comté de Middlesex, dans la province d'Ontario. (*Pas imprimée.*)

149... EMPLOYÉS DANS LE DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS :—Réponse à ordre ; état indiquant les personnes employées dans aucuns des départements pendant les années 1873-74, 1874-75, 1877-78, 1878-79, 1880-81, 1881-82, et pendant l'année courante jusqu'à date, dont le salaire est débité au compte des diverses entreprises publiques dans lesquelles elles sont employées, et donnant (1) leur nom ; (2) la date de leur entrée en fonction ; (3) le chiffre de leurs appointements ; (4) la nature de leurs fonctions ; (5) les travaux au compte desquels le salaire est débité, et le montant débité au compte de chacun des travaux. Aussi, un état donnant les noms de toutes personnes employées dans le département des travaux publics à titre de surnuméraires ou copistes dont les salaires sont ou ont été débités au compte de travaux particuliers, depuis 1881. (*Pas imprimée.*)

150... RIDEAU HALL ET TERRAINS :—Réponse (*partielle*) à ordre ; état indiquant en détail les sommes dépensées chaque année, depuis la confédération, pour :—1. L'acquisition et l'entretien de Rideau Hall et des terrains qui l'entourent. 2. L'ameublement et autres effets mobiliers fournis. 3. Le combustible et l'éclairage. 4. Un état semblable à celui compris dans les items 1, 2 et 3, en ce qui concerne la citadelle de Québec. 5. Le traitement du gouverneur général et de ses officiers. 6. Les dépenses contingentes du bureau du gouverneur général. 7. Les frais de voyage du gouverneur général et de ses officiers, autres que ceux compris dans l'item 6. 8. La main-d'œuvre et les approvisionnements des steamers fédéraux lorsqu'ils transportent le gouverneur général ; et toutes dépenses quelconques se rapportant à Rideau Hall. (*Pas imprimée.*)

151... TERRAINS DU PARLEMENT, OTTAWA :—Réponse à ordre ; rapports faits par MM. Scott et Fuller, architectes du département des travaux publics, au sujet de la réclamation de feu James Goodwin, pour travaux supplémentaires se rapportant à la construction d'un mur de clôture en face des terrains du parlement. (*Pas imprimée.*)

152... ARGENT DÉPENSÉ DANS LES PROVINCES :—Réponse à ordre ; état indiquant (1.) Le montant d'argent dépensé dans chacune des provinces separément, depuis leur entrée dans la Confédération, jusqu'au 30 juin 1883, pour des travaux d'un caractère purement général. (2.) D'un caractère purement local.

153... SECTIONS 4 ET 10 DES CANAUX DU SAINT-LAURENT :—Réponse à adresse ; copie de toutes soumissions pour l'élargissement des sections 4 (Rapide Plat) et 10 (Cornwall) des canaux du Saint-Laurent, reçues les 4 décembre 1883 et 2 février 1884, respectivement, et de toute correspondance s'y rapportant, depuis le 28 septembre 1883. (*Pas imprimée.*)

154... TROUPEAU DE BÉTAIL DU GOUVERNEMENT DANS LES T.N.-O. :—Réponse à adresse ; 1. Tous ordres en conseil concernant la vente d'un troupeau de bétail du gouvernement dans le Nord-Ouest. 2. De toute demande pour l'achat du dit bétail. 3. De tous avis de vente, etc., du dit bétail. 4. Un état indiquant le prix payé pour le dit bétail, le coût de son entretien depuis la date de son achat, le prix qui en a été obtenu, à qui et quand il a été vendu. 5. De toute correspondance touchant la vente du dit bétail. (*Pas imprimée.*)

155... FERME PAJOT :—Réponse à ordre ; rapport de toute correspondance concernant cette partie de la Ferme Pajot, dans la ville de Sandwich, que réclame le département des sauvages de la part des Wyandottes d'Anderdon. (*Pas imprimée.*)

RAPPORT

SUR

L'ÉTAT DE LA MILICE

DU

CANADA

POUR L'ANNÉE 1883.

PRÉSENTÉ AUX DEUX CHAMBRES DU PARLEMENT PAR ORDRE DE SON EXCELLENCE LE GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON,
1884.

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,

OTTAWA, janvier 1884.

MILORD,—

J'ai l'honneur de transmettre à Votre Excellence le rapport ci-joint concernant la milice du Canada, pour l'année 1883, et je vous le soumets respectueusement.

ADOLPHE P. CARON,

Ministre de la milice et de la défense.

Son Excellence le Gouverneur Général,

Ottawa.

TABLE DES MATIERES.

(RAPPORT SUR L'ÉTAT DE LA MILICE, 1883.)

	PAGE.
RAPPORT DU SOUS-MINISTRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE	ix — xvi
RAPPORT DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT LA MILICE	1 — 9
RAPPORTS DES AIDES-ADJUDANTS GÉNÉRAUX:—	
District militaire n° 1	10 — 18
do 2	18 — 26
do 3	27 — 32
do 4	32 — 35
do 5	35 — 39
do 6	39 — 42
do 7	42 — 47
do 8	47 — 51
do 9	51 — 54
do 10	54 — 59
do 11	59 — ...
do 12	59 — 61
RAPPORTS D'INSPECTION DE CORPS:—	
District militaire n° 1	62 — 73
do 2	74 — 89
do 3	90 — 99
do 4	100 — 109
do 5	110 — 125
do 6	126 — 133
do 7	134 — 143
do 8	144 — 151
do 9	152 — 161
do 10	162 — 165
do 12	166 — 199
Rapport du lieutenant-colonel D. T. Irwin, comme inspecteur d'artillerie	171 — 177
Rapport du lieutenant-colonel C. E. Montizambert, comme inspecteur adjoint d'artillerie	178 — 181
Rapport du lieutenant-colonel W. H. Cotton, comme inspecteur adjoint d'artillerie	182 — 187
Mérite de chaque batterie, suffisance générale	188 — 100
Rapport du lieutenant colonel D. T. Irwin, commandant du régiment d'artillerie canadienne	191 — 195
Rapport du lieutenant-colonel W. H. Cotton, commandant de la batterie "A", régiment d'artillerie canadienne	196 — 198
Rapport du lieutenant-colonel C. E. Montizambert, commandant de la batterie "B", régiment d'artillerie canadienne	199 — 200
Inspection de la milice du génie	201 — 205
Certificats, écoles d'artillerie	206 — 208
do écoles militaires	209 — 211
do bureaux d'examinateurs	212 — 213
Collège militaire royal du Canada	214 — 229
Rapport du directeur de l'intendance	930 — 246
Fabrique de cartouches de l'Etat	347 — 257

RAPPORT
DU
SOUS-MINISTRE.

MINISTÈRE DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,
OTTAWA, 1er janvier 1884.

L'honorable
ADOLPHE P. CARON,
Ministre de la milice et de la défense.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant de l'administration du département de la milice et de la défense, pour l'année 1883 :—

Les rapports de l'officier général commandant, des inspecteurs d'artillerie et du génie, ainsi que des officiers d'état-major des douze districts militaires, embrassent l'année expirée le 31 décembre dernier. On peut voir d'un coup-d'œil, en consultant ces rapports, quel est le degré d'aguerrissement de tout bataillon, ou de tout corps indépendant et isolé, dans n'importe quelle partie du pays, et sur quel pied se trouvent ces corps.

DÉPENSE.

Le montant voté pour les services de la milice, année 1882-83, était de	$760,350 00
Balance de 1881-82 rapportée	39,338 54
Total disponible pour 1882-83	$799,688 54
La dépense depuis le 1er juillet 1882 jusqu'au 30 juin 1883, a été de	734,354 25
Balance non dépensée le 30 juin 1883	$65,334 29
Montant rapporté	60,439 91
Balance périmée le 30 juin 1883	$ 4,894 38
Le montant voté pour les appointements des fonctionnaires civils était de	$ 36,350 00
Dépense	34,985 70
Balance périmée le 30 juin 1883	$ 1,364 30

Crédit additionnel inscrit au budget supplémentaire pour 1883-84—et dont il devra être rendu compte dans les rapports de cette année-là—pour pourvoir à l'organisation de nouvelles écoles de cavalerie, d'artillerie et d'infanterie..... $150,000 00

Travaux publics.

Les sommes suivantes ont été votées pour le soin et l'entretien—par le département des travaux publics—des propriétés et fortifications dont le ministère de la milice a le contrôle, savoir :—

Lévis—Fortifications et bâtiments militaires.....	$2,500 00
Québec—Fortifications	15,000 00
" Citadelle	15,000 00
" Protection du rocher sous la citadelle.	2,500 00
" Fabrique de cartouches.....	2,300 00
Ile Sainte-Hélène—Bâtiments militaires.....	2,000 00
Kingston, Ont.—Fortifications et bâtiments militaires..	1,025 00
" Fortifications et bâtiments militaires, (crédit supplémentaire).....	550 00
Divers travaux et bâtiments, réparations, construction, etc.....	37,500 00

Les instructions que vous avez fait donner pour qu'un officier du génie militaire surveille les réparations aux fortifications, qui, jusqu'à présent, ont été exécutées par le département des travaux publics, seront cause d'un grand progrès. Ces ouvrages, pour être bien faits, demandent la surveillance de spécialistes tels que des ingénieurs militaires.

Voici quels sont les détails des dépenses de la milice, pour l'exercice 1882-83 :—

Appointements, division de la milice et personnel de districts.....	$23,462 37
Majors de brigade.....	14,912 35
Munitions pour les armes à feu portatives, y compris la fabrique de cartouches..... Habillement..... Munitions de guerre.....	124,540 96
Salles d'armes publiques et soin des armes.....	51,953 65
Indemnité d'exercice et fins de campement; instruction militaire.....	256,207 66
Dépenses imprévues.....	41,377 42
Salles d'exercice et champs de tir.....	9,990 29
Soin et entretien des propriétés de la milice.....	7,968 49
Collège militaire royal du Canada.....	53,678 81
Ecoles militaires, et instruction dans les collèges.....	4,637 70
Solde et entretien des batteries "A" et "B," écoles royales d'artillerie.....	134,833 36

Garde de l'Hôtel du gouvernement	794 52
Subvention de l'État à l'association fédérale de carabiniers	8,000 00
Achat de quatre canons de 40 se chargeant par la culasse.	1,946 67

Dépense totale, du 1er juillet 1882 au 30 juin 1883,	$734,354 25
Balance non dépensée le 30 juin 1883	65,334 29
Montant total qui était disponible pour 1882-83	$799,688 54

La dépense pour les pensions pendant l'année, a été comme suit, savoir :—

Miliciens et veuves de miliciens, Haut-Canada, guerre de 1812	$ 5,040 00
Miliciens, Bas-Canada, guerre de 1812	390 00
Pensions, miliciens tués ou blessés au service actif	4,875 00
Gratifications aux vétérans de la guerre de 1812-15	19,575 50
Total	$29,880 50

Voici quelle était la liste des pensionnaires le 30 juin 1883 :—

Miliciens, et veuves de miliciens, Haut-Canada, guerre de 1812	64
Miliciens, Bas-Canada, guerre de 1812	6
Pensions, miliciens tués ou blessés au service actif	30
Vétérans de 1812-15 recevant une gratification	787
Total	887

L'augmentation de la dépense, pour les douze mois expirés le 31 du mois dernier, est due à la formation—sous l'autorité de la section 21 de l'acte refondu de la milice, 1883 (46 Vict., chap. 11)—d'une nouvelle batterie d'artillerie de place permanente (école d'artillerie), d'une compagnie de cavalerie permanente (pour former deux écoles de cavalerie), et d'un corps d'école d'infanterie comprenant trois compagnies.

La dépense pour le collège militaire royal et les batteries "A" et "B" n'a pas augmenté.

REVENU.

Voici quels ont été les revenus provenant de source militaire, pendant l'exercice 1882-83 :

Loyers de propriétés de la milice.....	$ 4,034 24
Vente de munitions supplémentaires	10,631 22
" d'habillement	428 03
" de munitions de guerre	531 00
Provenant de diverses sources.....	457 01
Total	$16,081 50

MILIÇE.

La milice active se compose actuellement de 37,000 (chiffres ronds) officiers et soldats, partagés entre douze districts militaires, et comprenant les corps suivants, savoir :—

Cavalerie :

3 régiments ;
4 régiments provisoires ;
2 escadrons ;
4 compagnies indépendantes.

Artillerie de campagne :

1 brigade provisoire ;
17 batteries de campagne indépendantes.

Artillerie de place :

2 régiments ;
4 brigades ;
1 brigade provisoire ;
18 batteries de place indépendantes.

Artillerie de montagne :

1 demi-batterie.

Génie :

3 compagnies.

Carabiniers à cheval :

3 compagnies.

Infanterie et carabiniers :

1 corps d'école d'infanterie ;
88 bataillons.
5 bataillons provisoires ;
13½ compagnies indépendantes.

Les corps d'école d'artillerie et d'infanterie sont compris dans la liste ci-dessus.

La création du corps d'école de cavalerie n'a pas encore été annoncée dans la *Gazette du Canada*.

Le rapport de l'officier général commandant (annexe n° 1) constate un progrès marqué dans l'apparence générale des troupes. Si l'on consulte les ordres de brigade (annexés au rapport du major général) qui ont été publiés à la levée de chaque camp, on verra qu'en somme la milice s'est constamment améliorée.

Les facilités qui seront désormais offertes aux officiers de tout grade—et dans chaque arme du service—pour acquérir une parfaite connaissance de leurs devoirs en allant aux écoles d'instruction actuellement en voie d'établissement, auront un effet extrêmement bienfaisant.

Les écoles de cavalerie et d'infanterie sont sur le point d'être ouvertes. Les casernes à Toronto, Saint-Jean, P. Q., et Frédéricton, N. B., sont maintenant prêtes à recevoir les officiers et les hommes, et le recrutement se poursuit à l'heure qu'il est.

Les rapports sur les écoles royales d'artillerie des batteries "A" et "B" sont excellents. La batterie "C," dont la création a déjà été annoncée dans la *Gazette du Canada*, sera organisée sous peu à Victoria, C. B.

Le collège militaire royal du Canada se maintient sur le pied où l'a placé le zèle de son commandant—le colonel E. O. Hewett—(à qui vient d'être conférée par Sa Majesté la distinction de C. M. G.), aidé de son habile personnel d'officiers.

Dans son rapport, l'officier général commandant parle de l'équipement et de l'uniforme des hommes, et il fait, au sujet des armes et des munitions, ainsi que par rapport à la solde de l'état-major, des recommandations précieuses qui toutes seront sans doute dûment appréciées.

En deux occasions, pendant l'année, la milice a été appelée en aide à l'autorité civile (sur la réquisition de magistrats agissant en vertu de la section 27 de l'acte refondu de la milice), savoir, aux mines de Lingan, Cap-Breton, et au Portage-du-Rat. On rapporte qu'en ces deux circonstances les hommes se sont rendus avec empressement et ont accompli leurs devoirs avec une fermeté toute militaire.

Les dispositions contenues dans la section 27 de l'acte susdit, pour le paiement de la milice lorsqu'elle est ainsi appelée en aide à l'autorité civile, seraient satisfaisantes si l'on pouvait amener les municipalités à remplir promptement leurs obligations. Malheureusement, en quelques cas, les corporations évitent le paiement des deniers ; les commandants de corps sont alors forcés d'instituer des procédures judiciaires, et dans l'intervalle les hommes souffrent, à moins que le gouvernement, ainsi que la chose a quelquefois été faite, n'avance le montant dû. La question est de savoir si, en vertu de la loi existante, on ne pourrait pas exiger, d'avance, de la municipalité, un cautionnement ou un dépôt en argent.

ÉQUIPEMENT.

Des contrats pour l'habillement des troupes ont été donnés à des fabricants canadiens ; et, par la judicieuse substitution de drap gris au drap bleu pour la confection des capotes de cavalerie et d'artillerie, on effectuera sous ce rapport une grande économie dans la dépense. Il se trouve que cette étoffe grise peut être fabriquée d'une qualité très supérieure dans le pays, et à meilleur marché qu'on peut se la procurer en Angleterre.

Le directeur de l'intendance militaire donne dans son rapport annuel (annexe n° 11) une statistique intéressante et importante, concernant les objets confiés à ses soins.

Je regrette d'avoir à consigner le décès—arrivé pendant l'année—d'un employé précieux de cette branche du service. Je veux parler de M. Charles Walkem, dont la mort est une perte sérieuse pour le département.

FABRIQUE DE CARTOUCHES.

On a fait venir d'Angleterre les machines de la fabrique de cartouches de l'État, à Québec ; mais aucune de ces machines n'était accompagnée de pièces de rechange, vu que le devis ne comportait pas d'emporte-pièces, de matrices, etc., de réserve. Il a donc fallu faire toutes ces choses dans l'atelier de l'établissement avant de pouvoir se mettre à fabriquer des cartouches. Ce travail se poursuivit sans interruption depuis mars jusqu'à la fin de septembre 1882. Par conséquent, les opérations de la fabrique ne commencèrent qu'en octobre, et en novembre de la même année tout était au complet. Aujourd'hui le matériel comprend environ soixante et dix machines et appareils.

Le matériel reçu d'Angleterre ne comprenait que des tours, avec des machines à forer et à façonner, sans aucuns outils quelconques. On s'est procuré ces outils dans le commerce du pays, et il en a été fabriqué de spéciaux à l'établissement même. De plus, en travaillant on a trouvé dans la machinerie telle que reçue, des défauts nombreux et considérables, demandant non seulement qu'il fût porté remède à des pièces s'adaptant mal, mais exigeant aussi d'importantes modifications dans le plan des machines.

Ces difficultés ont toutes été surmontées, et la machinerie entière a été complétée et rendue effective sous la judicieuse direction du major Prevost, qui s'est montré un officier très précieux.

Le personnel permanent d'employés de la fabrique, sous la direction du major Prevost, comprend actuellement—

1 chef d'atelier,
2 commis,
5 artisans,

1 machiniste,
2 journaliers,
1 gardien.
—
12

Un système de paiement partiel d'ouvrage à la pièce, ainsi que détaillé dans le rapport du contrôleur (annexe n° 12), a été adopté et trouvé avantageux. Le nombre de personnes employées à ce titre comprend—

1 contre-maître,
1 examinateur,
23 ouvriers.
—
25

En tout, 37 employés.

Le contrôleur dit que, tel qu'il est, l'établissement peut, sans difficulté, fabriquer un million de cartouches par année. Il serait possible d'en produire beaucoup plus si l'on augmentait le personnel en proportion.

A mesure qu'il avance, l'ouvrage est mesuré et minutieusement examiné dans toutes ses phases.

Afin qu'il n'y ait pas de doute possible sur la qualité des cartouches, un comité dont les membres étaient—

Le lieutenant-colonel E. B. Beer, du 74e bataillon ;
Le lieutenant-colonel E. G. Scott, du 8e carabiniers royaux ;
Le major C. P. Short, de la batterie " B " ;
Le capitaine H. F. Perley, de l'état-major des quartiers généraux ;
Le capitaine G. H. Balfour, du 8e carabiniers royaux,

Et le sous-lieutenant E. A. Macnachtan, de la batterie d'artillerie de place de Cobourg, s'est assemblé à Québec, conformément à vos ordres, et a minutieusement examiné plusieurs jours de suite les cartouches dans leurs différentes phases de fabrication. Il a aussi fait l'épreuve de ces munitions en tirant avec la carabine posée sur le support fixe Whitworth, ainsi que par des essais individuels au champ de tir de Lévis.

Son rapport se lit comme suit :—

" Le comité est unanimement d'avis —

" 1° Que le procédé de fabrication des cartouches en ce pays est parfaitement " satisfaisant, en ce qu'on a le plus grand soin d'examiner et éprouver les parties cons- " tituantes de chacune d'elles, ce qui fait que le plus léger défaut ou la plus petite im- " perfection ne peuvent passer inaperçus. La poudre dont on se sert est la ' R. F. " G. Waltham Abbey, ' employée à Woolwich pour la fabrication des cartouches à " balles Snider.

" 2° Que les épreuves faites des cartouches canadiennes avec la carabine posée " sur le support fixe Whitworth sont tout à fait satisfaisantes, puisque la variation " est restée beaucoup en dedans des limites de l'épreuve des munitions de Woolwich.

" 3° Les cartouches canadiennes tirées à 500 verges avec la carabine posée sur " un support fixe, ont donné un meilleur résultat que les munitions anglaises n° 9 " des années 1877 et 1882.

" 4° Le résultat du tir individuel à 200, 500 et 600 verges, exécuté à Lévis par " le peloton de 16 hommes fourni par la batterie ' A ' et le 8e carabiniers royaux, a " convaincu le comité de la force et de la qualité régulières des munitions cana- " diennes.

" Par conséquent, la comité n'hésite pas à recommander que ces cartouches soient " distribuées et employées partout dans le pays.

" En dernière analyse, le comité est très heureux de témoigner des hautes qua- " lités du contrôleur de la fabrique de cartouches, le major Prevost, qui a pris tous " les moyens de favoriser ses investigations."

De précieux instruments d'épreuve ont récemment été ajoutés au matériel, et l'on a préparé sur les terrains de l'Anse un champ de tir pour essayer la poudre à canon.

La poudre nécessaire aux opérations de l'année prochaine a été fabriquée dans le pays et achetée de la Compagnie de Poudre d'Hamilton. L'épreuve qui en a été faite au champ de tir dont je viens de parler a donné de très bons résultats.

L'ouvrage a considérablement augmenté dans toutes les divisions du ministère de la milice et de la défense, par suite de l'accroissement du service et du développement de notre système d'instruction militaire. Le personnel actuel du département, et particulièrement celui de l'intendance militaire, est à peine suffisant pour aller de pair avec la besogne, et demandera désormais à être augmenté.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

C. EUG. PANET, lieutenant-colonel,

Sous-ministre de la milice et de la défense.

ANNEXE No 1

1883.

RAPPORT DE L'OFFICIER GÉNÉRAL COMMANDANT LA MILICE.

OTTAWA, 1er décembre 1883.

1. MONSIEUR,—Pour la quatrième fois, il est de mon devoir de transmettre les rapports des officiers placés sous mes ordres.

2. On se rappellera combien, depuis trois ans, j'ai insisté sur l'importance de faire de la discipline le fondement du service militaire, et avec quelle instance j'ai, à cette fin, réclamé l'établissement d'écoles permanentes d'infanterie où les officiers et les sous-officiers pussent, par l'exemple, apprendre la discipline et l'exercice—c'est-à-dire leur service.

3. Il est, en conséquence, facile de comprendre avec quelle cordialité je félicite aujourd'hui la milice du Canada du fait qu'un crédit a été voté pour trois de ces écoles sur le point d'être établies, et que les officiers appelés à les commander ont acquis les qualités voulues pour de telles charges par des études faites au milieu des troupes impériales en Angleterre, et que les officiers de grade inférieur sont en train d'en faire autant parmi la garnison d'Halifax, N.-E.

4. Mais bien que ces écoles, en permettant aux officiers et aux sous-officiers d'acquérir la capacité voulue pour enseigner leurs hommes, seront, j'en ai l'assurance, d'une grande importance pour la milice du Canada, en même temps je sens qu'il est de mon devoir de consigner encore une fois mon avis que pour devenir réellement capables, les hommes doivent être exercés en camp *annuellement*, et non tous les deux ans.

5. Que l'on compare les *douze jours* d'exercice en *deux ans* accordés aux miliciens du Canada, avec les *cent quatre-vingts* jours en *quatre ans* accordés à ceux de la Grande-Bretagne. Qu'on se rappelle aussi qu'au Canada la milice est la première ligne de défense, tandis qu'en Angleterre c'est l'armée régulière, la milice ne venant qu'en second. Il y a aussi, là, une troisième ligne : les volontaires; on admettra que le Canada est bien faible en comparaison.

6. Le laps de près de deux ans entre les exercices en camp des corps ruraux est, à mon avis, fatal à la science militaire; j'insiste par conséquent encore une fois pour qu'on n'entretienne que l'effectif pouvant être exercé pendant seize jours en camp, chaque année.

Pour montrer de quelle manière fonctionne le système actuel, je puis dire qu'il y a des compagnies qui se sont assemblées en 1881 avec un assez bon effectif peut-être, mais qui, en 1883, ne pouvaient se rendre au camp avec plus de dix à vingt hommes; il s'en suit que plus de la moitié des hommes de ces compagnies qui se sont assemblées en camp en 1881, *n'auront plus* d'exercice qu'en 1885, et encore, pourvu qu'ils se rengagent pour un second temps de service. Ceci démontre clairement combien il est essentiel qu'il n'y ait pas plus de corps ruraux que le gouvernement ne veuille en envoyer aux exercices *annuellement;* et l'on peut voir quels avantages supérieurs les corps urbains qui s'exercent tous les ans ont sur ceux de la campagne qui ne le font pas. Encore une fois, par conséquent, je demande avec instance que l'on proportionne le nombre des miliciens au crédit voté par le parlement, ou *vice versa*, qu'il soit accordé une somme correspondante au chiffre de l'enrôlement.

7. Je suis heureux de déclarer que l'espérance exprimée par moi, l'année dernière, au sujet des progrès que je m'attendais de trouver parmi les corps inspectés en 1881, a été réalisée. Dans la plupart des bataillons j'ai remarqué un progrès sensible, et j'annexe les observations que j'ai fait publier après ma visite à chaque camp, cette année.

8. Il me semble à propos de renouveler mes recommandations des années précédentes.

9. (1°) *Ecoles militaires permanentes.*—Je recommande qu'il n'en soit pas établi *moins de trois*, et j'espère que ces trois écoles seront sous peu en état de fonctionner. Lorsqu'elles auront eu le temps de prouver leur utilité, je suis sûr qu'on trouvera qu'il n'y en a pas assez, et qu'on en réclamera trois autres, de manière à mettre les divers districts militaires sur un pied d'égalité. J'en recommanderais une à London, pour le district n° 1; une à Brockville, pour les districts nos 3 et 4 réunis, et une à Truro, N.-E., pour la Nouvelle-Ecosse et l'Ile du Prince-Edouard.

10. Les dépôts des districts devraient être à ces écoles, et le commandant de l'école et du district être le même officier assisté du personnel nécessaire, afin d'assurer ainsi l'uniformité de système dans chaque district. Le commandant de l'école et du district devrait avoir le grade local et *temporaire* de colonel—ce qui lui ferait prendre rang avant tous les autres officiers de son district—et le titre d'aide-adjudant général (*nom impropre* pour un *commandant*) devrait être aboli.

11. (2°) *Instruction en camp.*—Pas moins de seize jours en camp, tous les ans, pour chaque milicien de la campagne.

12. (3°) *Dépense pour les fortifications.*—Je répète que nous n'avons pas un grand nombre de forts et que l'on devrait prendre soin de ceux que nous possédons, et ne pas les laisser tomber dans un état comme celui dans lequel se trouvent ceux de Toronto et de la Pointe Plaisante, à Halifax.

13. Une expérience pratique faite cet automne, à Québec, a démontré le sagesse de ma recommandation de l'année dernière, quand je disais que les fortifications devraient être réparées sous la direction d'ingénieurs militaires; et des conseils précieux ont été donnés par le colonel Hewett, I. R., C. M. G., notre habile commandant du collège militaire royal du Canada, au sujet des réparations à la citadelle et aux forts de Lévis. Je crois que l'on devrait recruter un petit nombre d'ingénieurs pour surveiller ces sortes de services, ainsi que pour les fins de l'instruction au collège; et l'on s'apercevrait, *à la fin*, que c'est une économie de faire faire les travaux sous une pareille direction, plutôt que de les laisser à la main-d'œuvre non militaire du département des travaux publics. Il est probable que l'un des gradués de notre collège militaire royal (qui ont obtenu des commissions dans le génie royal en 1880 et 1881) serait l'homme pour un tel emploi.

14. (4°) *Le collège militaire royal.*—J'éprouve beaucoup de plaisir à consigner ici que cet établissement continue à produire des jeunes gens précieux pour le service de leur reine et de leur pays; de plus, que les huit années de travaux du commandant ont été appréciées et qu'il a plu à Sa Majesté nommer le colonel Hewett, I. R., compagnon de l'ordre de Saint-Michel et Saint-George.

15. Je regrette cependant que le nombre des cadets ne se soutienne pas comme il serait désirable que cela fût. Il est évident que, bien que des patrons aient reconnu le mérite des gradués sortis du collège, les avantages que procure l'instruction ne sont pas encore suffisamment connus et appréciés des parents. Je recommanderais donc que des mesures fussent prises, au moyen d'annonces dans les journaux influents des diverses provinces, pour faire connaître de tous côtés quelle bonne et économique instruction on peut obtenir au collège; et je recommanderais de nouveau que des prix (au moins quatre) consistant en emplois dans le service civil du Canada, fussent donnés aux gradués du collège militaire royal, de la même manière que les commissions dans l'armée sont accordées par le gouvernement impérial; et particulièrement, je recommanderais que les vacances dans nos corps de milice permanents fussent offertes aux gradués du collège militaire royal. J'ai appris que l'on entretenait des espérances à cet effet lors de l'établissement du collège; mais ces espérances n'ont pas encore été réalisées. Plus le collège sera encouragé et plus le nombre des cadets se soutiendra, plus les jeunes gens que l'on y recrutera pour les services publics du pays, seront précieux.

16. Je dois demander encore une fois que l'on songe à la ventilation du collège, le défaut de ventilation étant pernicieux pour tous.

17. Encore une fois aussi, que les cadets soient mis sur un pied d'égalité avec les

étudiants en génie civil et en arpentage dans d'autres établissements d'éducation tels que les collèges McGill et de Toronto; que leur temps compte pour l'apprentissage, et que des mesures législatives soient prises à cette fin, si c'est nécessaire.

18. (5°) *Corps urbains.*—Je puis toujours dire le plus grand bien de ces corps Les carabiniers de la Reine (*Queen's Own*) n'ont pas baissé, bien qu'ils aient eu à souffrir de la perte du lieutenant-colonel Otter, nommé au commandement de l'école d'infanterie. Le 6e fusiliers, à Montréal, continue de se maintenir en très bon état—sous les ordres du lieutenant-colonel Gardner—et donne un exemple que d'autres suivent de près. Le 8 novembre, j'ai eu la très grande satisfaction d'inspecter, à Hamilton et Toronto, le 13e, les carabiniers de la Reine et le 10e grenadiers royaux—en tout, 1,250 hommes qui étaient *propres au service.*

19. (6°) *Équipement et uniforme.*—J'expose encore une fois qu'on devrait se débarrasser de tout équipement inutile et hors d'usage, et que chaque corps devrait recevoir un équipement en bon état, y compris des souliers et une coiffure commode, afin que chaque homme puisse être propre au service en cas d'appel.

20. Nous avons, je crois, en magasin, des sacs et des portemanteaux qui souffrent *d'y être gardés*, et qui seraient mis et *tenus* en bon état si on les distribuaient à des bataillons soigneux. Je recommande que tout ce que nous en avons soit ainsi distribué; que l'on choisisse le patron "Oliver" pour ce qui pourra alors nous en falloir de plus, et que l'usage de la terre à pipe soit aboli.

21. Le bonnet de police Kilmarnock fourni par le gouvernement ne convient ni pour l'hiver ni pour l'été, et les hommes ne l'aiment pas. Dans un climat comme celui-ci, un casque léger et frais devrait être fourni pour l'été, et nous devrions avoir en magasin, pour l'hiver, une fourniture complète de casques et de mitaines en pelleteries.

22. Un fait qui prouve combien une fourniture de souliers est nécessaire, s'est produit cette année, lorsqu'un détachement a été appelé d'Halifax en aide à l'autorité civile, et qu'il a fallu *emprunter aux magasins impériaux*, dans cette ville, la chaussure dont on avait besoin.

23. 7° *Équipement de la cavalerie.*—J'ai eu le regret de trouver au camp de Sussex, N.-B., la sellerie en si mauvais état qu'elle pouvait blesser le cheval et son cavalier.

Maintenant qu'une école de cavalerie doit être établie, je recommanderais encore une fois que l'on adoptât pour cette arme, un nouvel uniforme *n'exigeant ni terre à pipe ni jaune.* Un joli mais économique uniforme bleu avec revers et bandes écarlates, accompagné d'un ceinturon brun ou noir et d'un casque commode, contribuerait au confort comme à l'utilité, et, j'en suis convaincu, *deviendrait* bientôt très populaire.

24. (8°) *Associations d'artilleurs et de carabiniers.*—Elles continuent à prospérer. La première a envoyé, cette année, à Shoeburyness, un peloton—commandé par le lieutenant-colonel Macdonald, de Guelph—qui a encore remporté, pour le démontage et le remontage des pièces exécutés à volonté, le prix donné par Son Excellence le marquis de Lorne.

25. L'association de carabiniers a envoyé à Wimbledon, sous le commandement du lieutenant-colonel Otter—des carabiniers de la Reine,—un peloton qui aassez bien réussi. Cette association perd beaucoup par la résignation de son président, le colonel Gzowski, A. D. C. de la Reine, qui se retire après lui avoir prêté pendant seize ans une aide très précieuse. J'espère que le gouvernement fédéral fournira comme il l'a fait jusqu'ici, une aide pécuniaire à ces deux associations.

26. Je suis heureux d'avoir reçu de bons rapports des diverses associations de districts.

27. (9°) *Armes et munitions.*—Je voudrais pouvoir dire qu'en outre des 75 carabines Martini-Henry, obtenues par emprunt, en 1882, de l'association nationale de carabiniers pour l'usage des concurrents à Wimbledon, la milice du Canada a reçu de meilleures armes que les vieilles carabines Snider, dont les rayures, pour un grand nombre, me dit-on, sont beaucoup usées—ce qui met ces armes hors de service. On devrait,se rappeler qu'il ne faut pas s'attendre à ce que des troupes rivalisent de bon cœur avec d'autres troupes mieux armées qu'elles—et que, vu le petit nombre de nos soldats on devrait leur confier *la meilleure de toutes* les carabines.

28. La fabrique de munitions pour les armes à feu portatives, à Québec, est en état de fonctionnement; un comité spécial a fait l'épreuve des nouvelles cartouches Snider fabriquées à cet endroit et transmis un rapport en conséquence.

29. Pour ce qui est de l'artillerie, comme nous ne possédons aucuns de ces énormes canons de l'époque, ni aucune pièce pouvant leur être opposée avec efficacité ou avec laquelle nous puissions trouer le cuirassé moderne, il serait bon de songer sérieusement à l'établissement d'un corps de torpilleurs pour la défense de nos rivières, de nos ports et de nos côtes; et c'est là que serait utile le petit corps du génie dont je demande la formation.

30. Un certain nombre de chaloupes canonnières d'un faible tirant d'eau, portant chacune une grosse pièce, seraient aussi d'un grand secours.

31. (10°) *État-major.*—J'éprouve beaucoup de plaisir à offrir des remercîments aux officiers commandant les camps, et à l'état-major en général, pour l'aide qu'il m'ont prêtée pendant l'année.

32. Un des officiers d'état-major que je dois mentionner pour avoir fait un service particulièrement bon, c'est le lieutenant-colonel Crew-Read, officier de vingt ans d'expérience, qui a commandé, avec tact et discrétion, le détachement appelé en aide à l'autorité civile près des mines de Lingan, Cap Breton.

33. Tandis que j'en suis au lieutenant-colonel Crew-Read, j'ai l'honneur de déclarer aussi que le détachement—officiers, sous-officiers et soldats—mérite des éloges pour la manière dont il a rempli son devoir, sous les ordres de son commandant. J'espère qu'on lui a payé avant ce jour tout ce qui pouvait lui être dû, car dans de telles occasions *c'est le prompt paiement qui rend le service empressé.* Le détachement se composait de la compagnie du capitaine Hill, bataillon provisoire Victoria des highlanders d'Argyle.

34. J'ai l'honneur de faire remarquer qu'un second officier d'état-major est nécessaire aux quartiers généraux, afin de donner à l'adjudant général, lorsque l'occasion s'en présente, un répit bien mérité. Comme l'acte de la milice pourvoit à la nomination d'un tel officier, j'espère qu'on pourra en choisir un sans retard.

35. Je dois demander encore une fois que la solde de l'état-major soit augmentée, et particulièrement celle des majors de brigade, afin de les placer sur un pied d'égalité avec les officiers des écoles de cavalerie, d'artillerie et d'infanterie; aussi, qu'à leur retraite, après un long et bon service, ils reçoivent *une pension pour le reste de leurs jours,* comme l'adjudant général et les fonctionnaires civils. Je crois encore qu'en bonne justice, une indemnité de logement devrait être accordée à tous ceux qui n'occupent pas de logements appartenant à l'État.

36. (11°) *Solde.*—La triste faiblesse numérique d'un grand nombre des compagnies qui se rendent aux camps, *en dépit des ordres donnés,* confirme la nécessité de faire quelque chose pour encourager les hommes à remplir les promesses par eux faites lors de l'enrôlement, et à se rendre au camp lorsqu'ils en reçoivent l'ordre. Un moyen serait d'augmenter leur solde. Vu que la chose a été faite à l'égard des officiers et des sous-officiers, j'espère qu'on peut en agir ainsi envers les soldats. Quand on songe qu'une piastre par jour n'est en aucune manière un salaire élevé pour un journalier, et que le milicien de la campagne se rendant au camp doit souvent payer *un remplaçant sur sa ferme,* il semble raisonnable que la solde actuelle de la milice soit augmentée. Un autre moyen pourrait être de retenir la solde aux capitaines dont les compagnies ne se rendraient pas au camp en nombre raisonnable, disons avec les deux tiers de leur effectif total. Ample avis—disons quatre mois—devrait aussi être donné de la date du camp, afin que les hommes puissent prendre des mesures pour faire faire leurs travaux chez eux, pendant leur absence.

37. (12°) *Discipline.*—J'ai l'honneur de renouveler ma recommandation que pouvoir soit donné aux officiers commandant des corps, en cas de mauvaise conduite grave, de chasser le délinquant, à condition que ce renvoi soit publié aux ordres du bataillon ou corps, et qu'un rapport de tous les détails de l'affaire sont transmis immédiatement aux quartiers généraux, à Ottawa, pour être approuvé. On userait rarement de ce pouvoir, mais je suis persuadé que son existence serait avantageuse pour le service.

38. (13°) *Cartes géographiques.*—J'expose encore une fois combien il serait important de posséder, en cas de service actif, un certain nombre de bonnes cartes d'une

échelle convenable, et combien cela serait instructif et utile pour les cadets du collège militaire royal, si ceux d'entre eux qui en seraient capables étaient employés à la confection de ces cartes.

39. (14°) *Signaux.*—Il me paraît désirable aussi qu'un officier possédant parfaitement les capacités voulues, soit nommé pour enseigner d'après *un système uniforme*, au moyen de pavillons et d'héliographes, le corps de signalistes que le zèle de nos volontaires fait surgir dans divers parties du pays. De cette *parfaite uniformité de système* dépend la question de savoir si, au jour d'épreuve, les facultés de ces enthousiastes seront ou ne seront pas d'un service réel.

40. (15°) *Changements pendant l'année dernière.*—La formation des deux écoles d'artillerie des batteries "A" et "B,' en *un régiment* d'artillerie, avec une troisième batterie ("C") devant être formée pour le service dans la Colombie britannique, est un fait très important à enregistrer et dont la milice doit être félicitée, comme tendant à assurer l'uniformité de système dans les écoles et les certificats qui seront délivrés par elles, ainsi que dans l'artillerie en général. J'ai toute confiance que sous les ordres du lieutenant-colonel Irwin (en retraite, artillerie royale), qui a commandé pendant plusieurs années l'école royale d'artillerie, à Québec, ce régiment prospérera.

41. L'établissement d'écoles de cavalerie et d'infanterie a aussi été un fait digne de remarque, et produira beaucoup de bien, je l'espère.

42. Pour ce qui est de l'école de cavalerie, j'espère que le corps entier pourra être formé sous l'officier commandant, dans n'importe quelle localité qui conviendra le mieux sous le rapport de la caserne pour les hommes et des écuries pour les chevaux, et qu'il ne sera nulle part envoyé en devoir d'école séparé, tant que le commandant *ne le déclarera pas parfaitement propre à ce service.*

43. Il est nécessaire d'apporter *le plus grand* soin dans le choix des officiers appelés à servir dans ces écoles. De leur habileté et de leur exemple dépendra l'avenir de la milice du Canada ; par conséquent, on ne devrait nommer que des officiers de mérite reconnu et d'habitudes régulières, et l'on devrait exiger d'eux des certificats de capacité avant que leur nomination soit définitivement confirmée. Les cadets du collège militaire royal me paraissent avoir les droits les mieux fondés à ces emplois. Je suis heureux de dire que deux gradués du collège militaire royal qui ont obtenu des commissions dans l'armée impériale et qui ont eu depuis du service actif en Egypte, vont recevoir la permission de s'absenter de leur régiment (le *South Staffordshire*) pour servir dans ces écoles. J'espère que des relations semblables entre les services impérial et fédéral pourront souvent avoir lieu, comme contribuant beaucoup à l'avancement de la milice canadienne et à entretenir un bon esprit de camaraderie entre les soldats de la mère-patrie et ceux de sa grande colonie.

44. (16°) Pour terminer, j'ai l'honneur d'énoncer encore une fois mon opinion que les militaires du Canada, hommes forts, bien portants, actifs, endurcis aux travaux du dehors et d'habitudes sobres, sont de l'étoffe dont on fait d'excellents soldats ; mais il est besoin de les assembler *chaque année* pour leur apprendre la discipline et l'exercice, et il est nécessaire qu'ils soient *convenablement équipés.* Alors, *si on leur donne des armes aussi puissantes que celles de leurs ennemis*, j'ai l'assurance qu'ils s'efforceront d'égaler les hauts faits de leurs ancêtres.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre très obéissant serviteur,

R. G. A. LUARD, *major général commandant la milice.*

A l'honorable ministre de la milice et de la défense, Ottawa.

P. S.—J'annexe des observations aux divers rapports.

R. G. A. L., M. G.

On trouvera dans les annexes neuf rapports sur les campements.

(*Camp du district militaire n° 1.*)

CAMP DE BRIGADE, LONDON, 28 juin 1883.

N° 1. *Ordres de brigade.*

Le major général commandant a le plaisir de prier le lieutenant-colonel Jackson, commandant le camp du district n° 1, d'informer ceux placés sous ses ordres qu'en somme le major général est satisfait de ce qui s'est passé sous ses yeux aujourd'hui. S'il y a eu des irrégularités, il est très évident qu'elles sont dues à l'indifférence pour les ordres portés concernant la véritable chaîne de responsabilité qui devrait être observée. Les lieutenants-colonels devraient voir à ce que les capitaines observent cette chaîne de responsabilité dans les compagnies de cavalerie, les batteries ou les compagnies d'infanterie placées sous leurs ordres. Aux appels, les hommes devraient former les rangs par pelotons, et être inspectés d'abord par les sous-officiers, puis par les officiers subalternes et enfin par les capitaines. Les miliciens doivent se rappeler combien courte est la période pendant laquelle il leur est permis d'essayer à apprendre leur service, et qu'à moins de s'y appliquer d'une manière convenable, ils n'y parviendront pas. Ce n'est qu'en mettant en pratique le système de responsabilité qu'ils peuvent espérer de réussir.

Le major général peut féliciter l'artillerie de sa bonne mine sous les armes ; et quant à l'infanterie, il est heureux de pouvoir dire qu'il n'a encore jamais vu autant de miliciens munis de sacs et convenablement équipés ; toutefois, il reste beaucoup à désirer sous le rapport des petits bidons et des havresacs.

Le major général éprouve beaucoup de plaisir à recevoir un rapport très satisfaisant de la tranquillité et de la bonne conduite des hommes pendant ce camp, et il n'a qu'à regretter que le temps ait été si inclément.

Par ordre,

M. AYLMER, *lieut.-col., major de brigade.*

(*Camp du district militaire n° 2.*)

CAMP DE NIAGARA, 30 juin 1882.

(1.) C'est avec beaucoup de satisfaction que le major général commandant a inspecté, aujourd'hui, les troupes campées à Niagara.

(2.) Il s'est fait un progrès sensible dans l'apparence et l'équipement de toutes les troupes depuis sa première visite, il y a deux ans.

(3.) Le général est sûr que les hommes comprennent maintenant que sans l'équipement convenable pour porter la capote, les vivres, l'eau et des vêtements de rechange, ils ne peuvent se croire propres au service.

(4.) Malgré le temps pluvieux que les hommes ont dû endurer, il peut les féliciter de leur apparence martiale, et, en somme, de la propreté qu'il a remarquée aujourd'hui ; tous ne méritaient pas les mêmes compliments, mais le major général espère que ceux dont il ne pouvait pas louer l'apparence prendront exemple sur leurs voisins qu'il a eu le plaisir de féliciter, et que, dans les camps futurs de Niagara, il pourra distribuer des éloges sans réserve à tous.

(5.) Il prie le lieutenant-colonel Denison d'exprimer à tous les remercîments du major général pour s'être efforcés d'une manière très évidente à faire leur devoir.

R. G. A. LUARD, *major général commandant la milice.*

(*Camp du district militaire n° 3.*)

COBOURG, 20 septembre 1883.

Le major général commandant regrette de ne pouvoir adresser autant d'éloges qu'il le voudrait aux troupes du 3e district militaire, dont il a fait l'inspection aujourd'hui.

Un régiment—le 57e—avait un équipement plus complet et paraissait mieux que les autres. Bien que quelques-unes des compagnies en camp se soient, à leur

grand honneur, présentées avec l'effectif complet de 42 hommes, il y en a d'autres qui n'ont pas amené 10 hommes—ce qui est une faiblesse numérique des plus insatisfaisantes. Le major général croit bien que le commandant du camp et l'état-major se sont efforcés d'améliorer cet état de choses ; mais il n'a pas remarqué beaucoup d'uniformité dans la tenue, et il regrette d'être convaincu que cette chaîne de responsabilité si fortement recommandée par rapport aux devoirs des capitaines, des subalternes, des sergents et des caporaux, doit avoir été négligée ou observée en partie seulement. Il est néanmoins heureux de consigner ici qu'il lui a été rapporté que la conduite des troupes a été très satisfaisante.

R. G. A. LUARD, *major général commandant la milice.*

(*Camp du district militaire n° 4.*)

CAMP DE BROCKVILLE, 3 juin 1883.

" Le major général a eu raison d'être satisfait de ce qu'il a vu aujourd'hui au camp de Brockville.

" Vu le temps pluvieux que l'on a eu, la tenue a été satisfaisante, et les mouvements des troupes ont été de nature à démontrer que vu le grand nombre de recrues dans les rangs, tous ont dû se donner beaucoup de peine.

" Tous les hommes doivent comprendre qu'avec des havresacs et des capotes seulement, ils sont impropres au service actif; il leur faut le moyen de porter de la viande (et une gamelle pour l'y faire cuire) et de l'eau, ainsi qu'un sac ou porte-manteau pour porter des vêtements de rechange.

" Le major général regrette que tous ne soient pas encore ainsi équipés, mais il espère que ces choses pourront être obtenues avec le temps.

" Le général prie le lieutenant-colonel Maunsell de faire connaître à ceux qui sont placés sous ses ordres la satisfaction que lui a causée l'état du camp à cette seconde visite à Brockville.

R. G. A. LUARD, *major général commandant la milice.*

Pour copie conforme—
Note du major général.
THOMAS BACON,
Lieutenant-colonel, M.B.

(*Camp du district militaire n° 5.*)

CAMP DE SAINT-JEAN, 5 juillet 1883.

Le major général a visité aujourd'hui les troupes campées à Saint-Jean, et il regrette beaucoup de ne pouvoir les féliciter. Vu le temps pluvieux dont les hommes ont eu à souffrir, on peut leur savoir gré des efforts qu'ils ont faits pour se tenir propres ; mais, à peu d'exceptions près, la faiblesse numérique des compagnies amenées au camp est beaucoup à déplorer. Lorsqu'un bataillon de sept compagnies ne peut produire que 24 officiers et 117 hommes, et qu'un autre bataillon de huit compagnies ne peut produire que 21 officiers et 112 hommes (quand l'effectif réglementaire d'une compagnie est de 3 officiers et 42 hommes), et lorsqu'une compagnie se rend au camp avec un officier et deux hommes seulement, et une autre avec deux officiers et six hommes, le major général ne peut que penser que les officiers de compagnies n'ont pas fait tout ce qu'ils auraient pu faire. Il n'y a qu'un bataillon que le major général puisse féliciter pour son effectif; c'est le 58e qui s'est rendu avec 27 officiers et 382 hommes pour dix compagnies.

2. Une compagnie de cavalerie—celle de Montréal—mérite des éloges ; il en est ainsi de la batterie d'artillerie de Shefford.

3. D'après ce dont il a été témoin aujourd'hui, le major général est convaincu que l'état-major du camp a fait tout ce qu'il a pu pour dresser comme il convenait le grand nombre de recrues assemblées à cette occasion, et il prie le lieutenant-colonel Van Straubenzee de lui présenter des remerciements pour ses efforts.

R. G. A. LUARD, *major général commandant la milice.*

(*Camp du district militaire n° 6.*)

LAPRAIRIE, 5 juillet 1883.

Le major général est heureux de pouvoir parler favorablement, en somme, de ce dont il a été témoin aujourd'hui au camp de Laprairie. La faiblesse numérique est un grand défaut. Une compagnie qui ne se compose que de deux officiers et huit hommes—total, 10—parle de soi-même comme état de choses insatisfaisant. Le major général a aussi remarqué des irrégularités qui ne seraient pas arrivées si l'enchaînement de responsabilité, qui est clairement exposé dans les ordres généraux publiés pour tous les camps, cette année, eût été convenablement observé. En somme, il est évident que tous ont dû se donner de la peine. Par conséquent, le major général doit exprimer à chacun sa satisfaction des efforts qui ont été faits.

R. G. A. LUARD,
Major général commandant la milice.

(*Camp du district militaire n° 7.*)

Le major général a éprouvé beaucoup de plaisir à inspecter aujourd'hui le camp de la Pointe-Lévis. Il a remarqué une amélioration très sensible dans ce dont il a été témoin ici les années précédentes. Forts régiments de beaux hommes, et très peu de compagnies faibles.

Beaucoup d'éloges sont dus au colonel Duchesnay et aux officiers de son état-major, ainsi qu'aux officiers supérieurs et de compagnies des bataillons ; et le major général prie le commandant du camp de faire connaître cette opinion à tous.

R. G. A. LUARD,
Major général commandant la milice.

(*Camp du district militaire n° 8.*)

CAMP DE SUSSEX, 4 octobre 1883.

Le major général commandant a éprouvé beaucoup de satisfaction en voyant la manière dont les troupes campées à Sussex se sont conduites à l'inspection, aujourd'hui. Il était impossible que les troupes parussent avec tant d'avantage à moins que chacun ne se fût donné braucoup de peine. Le major général offre donc ses sincères remerciements à tous, depuis le commandant et son état-major, et depuis les officiers commandant les régiments en descendant. Ce qui reste maintenant à obtenir, c'est l'équipement nécessaire; sans de bonnes selles, la cavalerie est impropre au service, et le major général a vu avec regret qu'une grande partie de la sellerie est hors de service. L'infanterie aussi manque des équipements nécessaires ; à moins d'avoir le moyen de porter des vêtements de rechange, ou de porter ou cuire leurs rations de viande, et sans les souliers d'ordonnance, les hommes, quelle que soit leur bonne volonté, s'efforceront en vain de se rendre propres au servire actif. Le major général espère donc que les équipements nécessaires ne feront pas plus longtemps défaut aux hommes qui ont fait preuve de bonne volonté et de bonne conduite.

R. G. A. LUARD,
Major général commandant la milice.

(*Camp du district militaire n° 9.*)

PICTOU, 13 juillet 1883.

Le major général a visité aujourd'hui avec beaucoup de plaisir le camp formé à Pictou. Il a éprouvé beaucoup de satisfaction de voir tant de miliciens de bonne tenue, bien qu'il y ait parmi eux beaucoup plus de recrues qu'il devrait y en avoir. Il était agréable de remarquer que la plupart des compagnies se sont rendues avec un bon effectif, plusieurs même ayant amené le nombre complet de 42 hommes.

Le major général est heureux d'apprendre que les ordres au sujet de la chaîne de responsabilité, et, à cette fin, la formation des rangs par pelotons, aux appels, ont été observés. Il a la certitude que sans cela il aurait été impossible de transformer tant de recrues en un corps d'aussi bonne mine.

Les hommes ont acquis des connaissances suffisantes pour savoir que sans havresacs ou portemanteaux pour les vêtements de rechange, et à moins d'avoir des gamelles pour la viande et des petits bidons pour l'eau, ils ne sont pas propres au service. Une partie de la milice campée aujourd'hui a pu voir à Lingan, dans le cours de la dernière année, que tel est le cas.

Le major général espère que le défaut d'équipement qu'il a remarqué aujourd'hui, sera réparé la première fois qu'il aura le plaisir de revoir ces bataillons.

Il prie le lieutenant-colonel commandant de faire connaître à tous la satisfaction du major général à l'égard de ce dont il a été témoin aujourd'hui.

R. G. A. LUARD,
Major général commandant la milice.

ANNEXE No 2.

RAPPORTS DES AIDES-ADJUDANTS GÉNÉRAUX.

DISTRICT MILITAIRE N° 1.

BUREAU DE L'AIDE-ADJUDANT GÉNÉRAL,
LONDON, ONT., 29 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour l'information du major général commandant, mon rapport annuel sur l'état de la milice dans le district militaire n° 1, ainsi qu'un résumé des rapports d'inspection auquel je renvoie respectueusement.

L'effectif autorisé des corps existants de milice active dans ce district, est, ainsi que le fait voir le rôle de la milice, de 4,496 hommes, et comprend (à 42 sous-officiers et soldats par compagnie) les corps suivants, savoir :—

			Officiers et soldats.
Le 1er régiment de cavalerie, 4 compagnies			187
La 1ère brigade provisoire d'artillerie de campagne, 2 batteries			160
La batterie de campagne de London, 1 batterie			80
La batterie d'artillerie de place de Sarnia, 1 batterie			45
Le 7e bataillon, fusiliers	7	cies.	344
Le 22e " carabiniers d'Oxford	8	"	392
Le 24e " infanterie de Kent	7	"	344
Le 25e " " d'Elgin	7	"	344
Le 26e " infanterie légère de Middlesex	8	"	392
Le 27e " infanterie de Lambton	6	"	296
Le 28e " " de Perth	6	"	296
Le 29e " " de Waterloo	6	"	296
Le 30e " carabiniers de Wellington	10	"	488
Le 32e " infanterie de Bruce	8	"	392
Le 33e " " de Huron	9	"	440
Totaux	90		4,496 (1)

Compagnies d'instruction militaire dans les écoles.

A l'Institut (*Collegiate Institute*), de London	1	cie.	40
Au lycée (*High School*), de St-Thomas	1	"	40
" " de Mount-Forest	1	"	40
	3		120

Nombre d'hommes de la milice active autorisés à faire les exercices, pour l'année 1883-84 :—

	Officiers et soldats.
En camp	2,611
Aux dépôts	389
Total de toutes armes	3,000

Les corps suivants ont fait les exercices au camp de brigade qui s'est formé à London le 22 juin 1883, savoir :—

				Officiers et soldats.	Chevaux.
L'état-major de brigade				16	6
Le 1er régiment de cavalerie, 4 cies				124	120
La 1ère brigade prov. d'artillerie de campagne, 2 batteries				140	57
La batterie de campagne de London, 1 batterie				71	29
Le 22e bataillon, 8 compagnies				262	2
Le 24e	"	7	"	234	4
Le 25e	"	6	"	239	5
Le 27e	"	6	"	259	4
Le 28e	"	6	"	201	4
Le 30e	"	10	"	404	5
Le 32e	"	8	"	345	5
Total en camp.....		58		2,295	241

Les corps suivants ont fait les exercices à leurs dépôts respectifs, savoir :—

La batterie d'artillerie de place de Sarnia, 1 batterie....		45	
La 7e fusiliers,	7 compagnies	314	5
Total.....	66	2,654	246

Les corps suivants ont été exemptés des exercices annuels, savoir :—

Le 26e bataillon, 8 compagnies.
Le 29e " 6 "
Le 33e " 9 "

La compagnie nº 5 du 25e bataillon *a manqué à l'appel.*

CAMP DE BRIGADE DE LONDON.

Le 22 juin, a été formé sur la ferme Carling à London, un camp de brigade composé des corps ci-dessus mentionnés. Les officiers qui ont servi dans l'état-major de brigade sont les suivants, savoir :—

Le lieutenant-colonel Jackson, A. A. G., commandant ; le lieutenant colonel l'honorable M. Aylmer, major de brigade ; le lieutenant S. F. Peters, du 7e fusiliers, aide-major de brigade ; le capitaine et major titulaire Miller, du 7e fusiliers, officier d'ordonnance ; l'honorable major H. G. Reed, payeur, du 24e bataillon, fourrier de campement ; le capitaine et quartier-maître J. B. Smith, du 7e fusiliers, officier préposé aux approvisionnements ; le lieutenant Robert McEwen, du 26e bataillon, prévost ; le chirurgien-major Swan, du 22e bataillon, officier de santé d'état-major.

Nous devons encore des remerciements aux autorités municipales de London pour avoir fait poser environ quatre mille pieds de tuyaux, avec une borne-fontaine pour l'usage de chaque corps, qui a ainsi eu de l'eau pure en abondance.

Elles ont aussi fourni des auges pour les chevaux, fait construire des latrines et autres bâtiments nécessaires, et niveler le chemin ou entrée du camp.

Qu'il me soit permis d'exprimer ici mes remerciements non seulement au conseil de ville, mais particulièrement aussi au maire, au comité des travaux et à l'ingénieur de la cité, pour l'obligeante et prompte manière dont ces améliorations nécessaires ont été exécutées, au grand confort des hommes et au succès du camp (2).

Nous devons encore une fois des obligations particulières à l'honorable John Carling, qui a bien voulu (par l'entremise du conseil de ville) accorder l'usage de sa belle ferme pour le campement et les exercices ainsi qu'à l'occasion du 24 mai, alors que nous reçûmes la visite des carabiniers de la Reine et du 10e grenadiers royaux, de Toronto—visite dont je parlerai plus particulièrement ci-après.

1er régiment de cavalerie, London—4 compagnies.—Lieutenant-colonel Cole, commandant.

Ce régiment n'avait pas été assemblé au complet sur un même point depuis plusieurs années ; par conséquent, cette cohésion et cet esprit de corps si nécessaires au succès d'un régiment faisaient beaucoup défaut. L'expérience enseigne qu'à moins de pouvoir appeler un corps aux exercices dans son entier, il vaut mieux s'abstenir de l'exercer jusqu'à ce qu'on puisse l'assembler au complet. Un grand nombre de commissions sont vacantes, et il est rumeur que plusieurs officiers dont les noms sont sur le rôle ont quitté le pays ; par conséquent, on ne saurait espérer d'efficacité dans le service tant que l'on aura pas remédié à cet état de choses et que les officiers n'auront pas acquis les qualités voulues pour leurs devoirs. On devrait envoyer des écoles, à ce corps, lorsqu'il s'assemblera de nouveau, deux ou trois instructeurs compétents pour aider aux quelques officiers capables—ce qui améliorerait beaucoup le régiment pourvu qu'on le tînt convenablement à la besogne (3) (4).

Je suis heureux de pouvoir faire rapport de la réorganisation de la compagnie n° 1, de Saint-Thomas ; bien que tous nouveaux, les hommes et les chevaux étaient bons. Les premiers paraissaient désireux d'apprendre leur service et avaient fait assez de progrès. Les chevaux des trois autres compagnies étaient meilleurs que les années précédentes, et, en somme (vu les difficultés) le régiment a fait assez de progrès.

Les tenues des officiers ne sont pas convenables ; autant que j'ai pu en juger, il n'y avait pas moyen d'en voir à la fois deux du même patron, à l'appel ; l'un portait la tunique avec le bonnet de police, l'autre l'habit-veste et le même bonnet ; celui-ci était en blouse blanche, celui-là en tunique verte avec casquette vernie. Cette diversité de costume ruinerait n'importe quel corps, et il n'y a que la ferme détermination de l'officier commandant qui puisse porter remède à cet état de choses.

La sellerie et les équiments de chevaux de la compagnie n° 3 sont très vieux; ils sont en fort mauvais état et il en manque beaucoup (5). Le lieutenant Neville, l'adjudant et lieutenant Stothers, de la compagnie n° 2, ont rendu de grands services en qualité d'instructeurs.

1ère brigade provisoire d'artillerie de campagne, Guelph.—Deux batteries.—Lieutenant-colonel Macdonald, commandant.—(L'officier commandant n'étant pas au camp.)

Ce corps s'est porté au rendez-vous d'une manière qui lui fait honneur, et il a été inspecté par le lieutenant-colonel Irwin, inspecteur d'artillerie, au rapport duquel je vous renvoie. Le lieutenant-colonel Macdonald est heureux d'avoir d'aussi bons officiers que les majors Nicoll et Hood pour commander ses deux batteries (6).

Batterie de campagne de London.—Major John Peters, commandant.

Cette batterie s'est présentée avec un bon effectif comprenant un grand nombre de recrues. Grâce à une diligente instruction donnée par les divers officiers, elle a fait des progrès rapides. Le major Peters est bien appuyé du capitaine Williams et de ses subalternes. Je vous renvoie aussi au rapport de l'inspecteur d'artillerie quant à ce corps (7).

L'aguerrissement et la bonne mine de l'artillerie entière a beaucoup relevé la brigade en camp. Le major Peters étant le plus ancien officier d'artillerie présent, a reçu le commandement des trois batteries.

Batterie d'artillerie de place de Sarnia.—Capitaine Ellis, commandant.

Ce corps a fait les exercices à son dépôt local, et il a été inspecté le 26 septembre par l'inspecteur d'artillerie, en présence de l'aide-adjudant général.

Les hommes ont formé les rangs en tenue de route ; ils étaient très propres, avaient l'air martial et étaient bien équipés. L'exercice a consisté dans le défilement qui a assez bien réussi ; maniement des armes et feux, médiocres, ainsi que les manœuvres de compagnie. Comme la batterie ne connaît rien des manœuvres d'artillerie, les hommes composent tout simplement une infanterie en uniforme d'artillerie. Ainsi que je l'ai déjà dit, je recommanderais fortement que ce corps fût transformé en infanterie (8) ; nous n'avons que faire d'une batterie isolée qui se contente de quelques exercices d'infanterie à son dépôt, et un tel corps rapporte très peu en vérité pour l'argent qu'il coûte.

7e fusiliers, London.—Lieutenant-colonel Walter, commandant.

Le corps a fait les exercices à son dépôt local et a manœuvré en brigade, le 24 mai, avec les carabiniers de la Reine et le 10e grenadiers royaux, et aussi, le 1er juillet, avec la brigade en camp. A chacune de ces deux occasions il a paru à son avantage et offert une apparence très martiale ; il a aussi exécuté les diverses manœuvres d'une manière satisfaisante. L'équipement est beaucoup amélioré. Il est à désirer que ce corps sorte d'avantage en tenue de route (9).

22e bataillon, carabiniers d'Oxford, Woodstock.—Lieutenant-colonel Cowan, commandant.

Ce bataillon ne s'est pas présenté avec un effectif aussi nombreux que lors du campement de 1881. (Je dirai ici une fois pour toutes que la diminution des effectifs dans tous les corps est due au grand nombre de jeunes gens qui sont partis pour le Nord-Ouest, ainsi qu'à la forte demande de la main-d'œuvre et aux prix élevés payés en conséquence—(10) les hommes sentant que le patriotisme ne paie pas dans de pareilles circonstances). Un grand nombre des officiers de ce corps sont bons et se donnent de la peine, mais, en somme, il semble qu'il manque quelque chose, vu que je n'ai pas trouvé dans les exercices et la discipline tout à fait autant de progrès que je m'y attendais. Il y a eu cependant considérablement d'amélioration, et le corps a présenté une belle et propre apparence. Vu que le comté porte intérêt au bataillon et lui accorde certaines subventions, il ne paraît pas y avoir de raison pour que ce corps ne garde pas le rang élevé qu'il occupait autrefois. Toutefois, il y a, dans ce corps comme dans les autres, difficulté à se procurer des officiers. J'ai gardé une impression favorable de l'économie interne de la compagnie n° 1, dirigée par le capitaine McQueen et ses subalternes. La garde fournie par cette compagnie, le premier jour, était presque irréprochable, et des gardes subséquentes fournies par d'autres compagnies faisaient beaucoup d'honneur à ces dernières.

24e bataillon d'infanterie de Kent, Chatham.—Lieutenant-colonel Baxter, commandant.

Ce corps s'est porté au rendez-vous avec un effectif plus nombreux qu'en 1881, mais la compagnie n° 3, de Ridgetown, était particulièrement faible, tandis qu'en 1881 c'était la plus forte du bataillon. La coiffure portée au camp n'était ni d'ordonnance ni belle à voir (11). Bien que le bonnet de police d'ordonnance soulève de graves objections, nul commandant ne devrait tolérer une pareille déviation du patron de coiffure autorisé. La besogne du camp a été assez bien exécutée, et le corps a fait des progrès satisfaisants. Les gardes étaient propres et ont passé la revue d'une manière qui leur fait honneur. Bien que numériquement moins forte que l'année dernière, la compagnie n° 7, de Windsor—capitaine Cheyne—a donné une grande satisfaction et remporté le prix de $30 donné par le lieutenant-colonel Baxter et le major Martin, pour les armes, les fourniments et l'uniforme les plus nets, et la compagnie la mieux dressée et exercée du bataillon ; le lieutenant-colonel l'honorable M. Aylmer et le major Miller remplissaient les fonctions de juges.

25e bataillon d'infanterie d'Elgin, Saint-Thomas.—Lieutenant-colonel O'Malley, commandant (12).

Ce corps s'est présenté avec un effectif plus nombreux qu'en 1881. La compagnie n° 5 est encore désorganisée et ne s'est pas assemblée. Chaque homme avait reçu un couvre-nuque blanc ; l'équipement avait été amélioré, et, par conséquent, le bataillon présentait une bien meilleure apparence. Il y a plusieurs des officiers qui font de bons et laborieux chefs, et le corps a fait preuve de progrès sensibles depuis 1881 ; mais en somme la discipline était relâchée, les hommes n'étaient pas assidus, ils arrivaient tard à l'appel, et souvent aussi il étaient en retard et malpropres à la parade.

Je suis heureux de constater l'aguerrissement soutenu de la compagnie n° 7, de Leamington—capitaine Ley—qui s'est toujours présentée propre à l'appel, et d'une manière martiale qui lui fait honneur ; sa fermeté dans les rangs ainsi que ses exercices ont prouvé avec quel soin elle a dû être enseignée avant de quitter ses foyers.

27e bataillon d'infanterie de Lambton, Sarnia.—Lieutenant-colonel Fletcher, commandant.

Ce corps a passé la revue avec un bon effectif et en bien meilleure état qu'en 1881. Devoirs, bien exécutés ; progrès dans les exercices et l'apparence générale,

très marqués et satisfaisants (13). La plupart des officiers se sont présentés avec la petite tenue d'ordonnance et le nouveau bonnet de police. Le commandant est zélé et capable et il paraît être bien aidé de ses officiers, qui tous portent beaucoup d'intérêt au corps ; c'est à cela que l'on peut attribuer les grands progrès que ce dernier a faits. Les quelques officiers qui ne se sont pas encore procuré l'uniforme d'ordonnance, devraient le faire sans retard ; à l'heure qu'il est, ils font tache sur le corps.

28*e bataillon d'infanterie de Perth, Stratford.—Lieutenant-colonel Scott, commandant.*

Ce corps a eu l'avantage de camper, l'année dernière ; cette année, il s'est présenté avec un effectif considérablement plus nombreux, a offert une meilleure apparence et fait preuve de progrès plus satisfaisants (14). La discipline n'est pas tout à fait ce qu'elle devrait être, et un trop grand nombre d'hommes m'ont paru se soustraire aux exercices. Je regrette que, le dernier jour venu, l'on n'ait pas eu plus égard aux ordres concernant la remise de l'équipage de camp—ce qui a causé beaucoup d'embarras au fourrier de campement. Je cite avec plaisir la réorganisation et l'augmentation de l'effectif des compagnies nos 3 et 4, de Sainte-Marie. Les gardes ont fait bonne contenance.

36*e bataillon de carabiniers de Wellington, Guelph.—Lieutenant-colonel Charles Clarke, commandant.*

Ce corps a aussi eu l'avantage de prendre part au camp de l'année dernière, et, cette année, il s'est porté au rendez-vous avec un effectif considérablement plus nombreux (15). Devoirs exécutés d'une manière satisfaisante ; progrès fermes dans les exercices ; gardes propres et manœuvrant bien à la parade. C'est un grand plaisir d'avoir à commander un pareil bataillon (16). Bien que toutes les compagnies fussent bonnes, la compagnie no 6, d'Eramosa, capitaine Mutrie, s'est montrée particulièrement active et propre à la revue. Je suis informé que les autorités municipales du comté sont très fières de ce corps, et qu'elles ajoutent en sa faveur une subvention à la solde fournie par le gouvernement.

32*e bataillon d'infanterie de Bruce, Walkerton.—Lieutenant-colonel James Cooper, commandant.*

Comme d'ordinaire, ce corps a passé la revue avec un bon effectif. Les officiers ont montré beaucoup de zèle, et, avec l'aide du sergent Billman, de l'école royale d'artillerie, comme instructeur, ils ont fait faire de bons progrès au bataillon. Les jeunes officiers et les sous-officiers ont reçu une instruction spéciale ; cela, ajouté au fait que le commandement est entre les mains d'un officier capable, a assuré des progrès satisfaisants. Les gardes ont particulièrement bien paru (17), si ce n'est que quelquefois les carabines n'étaient pas aussi nettes qu'elles auraient dû l'être. Je suis heureux de confirmer le premier rapport que j'ai fait sur ce corps. Les autorités municipales du comté sont justement fières de leur bataillon, et elles ajoutent à sa solde une généreuse subvention.

Je regrette d'avoir à mentionner un pénible et grave accident arrivé au major Eckford, qui a été violemment jeté à bas de sa monture, et ensuite frappé à la tête par l'animal. M. Eckford n'est pas encore parfaitement rétabli.

Camp de brigade.

Bien que le temps fût très pluvieux et que nous eûmes deux dimanches sur 12 jours passés au camp, et bien qu'il y eût de 50 à 75 pour 100 de recrues dans un grand nombre de corps, les progrès faits dans les divers services ont été trés satisfaisants, et la conduite des hommes a été excellente.

Le major général commandant a inspecté le camp, le 31 juillet, et il s'est déclaré satisfait de la brigade.

Je regrette d'avoir à mentionner un grave accident arrivé au chirurgien-major Swan—du 22e bataillon—officier de santé d'état-major, qui a été jeté à bas de son cheval pendant la revue (18), et gravement blessé au côté et à la figure. Le major Miller—du 7e bataillon—officier d'ordonnance, a aussi été blessé de la même manière.

Prévost et police du camp.

La nomination d'un prévost chargé de la police a eu un résultat des plus satisfaisants. C'est à cela et à la concentration des cantines sous la surveillance de l'état-major, que peut être attribué en bonne partie l'ordre qui a régné dans le camp.

Corps de musique.

Il y avait sept corps de musique au camp, et il y en a onze dans le district; tous ceux qui étaient au camp paraissaient être au-dessus de la moyenne. Le fait d'avoir fourni de la musique de brigade, ainsi que je l'avais recommandé l'année dernière, a eu le plus heureux résultat. Ma bonne fortune a voulu que j'eusse le professeur Clappe comme maître de musique de brigade, et l'excellence de l'exécution des morceaux a montré avec quelle ardeur les musiciens ont souscrit au nouvel ordre de choses (19). Ainsi que je vous l'ai écrit le 11 juillet, un arrangement uniforme des " Grenadiers Anglais " devrait être ajouté à la musique de brigade et fourni aux divers corps avant qu'un autre camp soit assemblé (20); cela permettrait aux corps de musique de jouer pour le défilé des troupes qui réclament le privilège de marcher sur cet air, et placerait la musique sur un pied satisfaisant. Je recommanderais aussi qu'un sergent fut autorisé pour chaque corps de musique, et que des règlements fussent publiés concernant l'uniforme et le rang des maîtres de musique (21). Je crois que les corps de musique devraient être en sus de l'effectif de compagnie autorisé, et toucher la solde d'après un contrôle d'acquit séparé. Dans les bataillons ruraux les musiciens connaissent rarement quelque chose du service, et lorsqu'une compagnie se rend en très faible nombre au camp, on les y fait entrer pour porter l'effectif à quelque chose qui ressemble à un chiffre respectable, afin de permettre aux capitaines de toucher les indemnités ordinaires (22).

Je suis heureux de constater que la musique du 7e fusiliers n'a rien perdu de ses hautes capacités.

Fourriers de campement et sergent-major de brigade.

Dans ma lettre du 11 juillet, j'ai expliqué la nécessité d'augmenter la solde des fourriers de campement; il est temps de songer à les récompenser de leur rude service, ainsi que d'augmenter l'indemnité du détachement faisant le service avant et après le camp. Dans cette même lettre, j'ai expliqué qu'il était à propos d'attacher un sergent-major de brigade à l'état-major de camp (23); j'espère que toutes ces recommandations seront bien accueillies.

Clairons.

Les bons clairons sont vraiment rares (24); au dernier camp, j'ai exigé que tous les clairons s'assemblassent deux fois par jour au quartier général de la brigade, où ils étaient mis sous les ordres de l'instructeur le plus capable qui les faisait pratiquer. Ceci a eu un résultat des plus satisfaisants, mais l'on devrait autoriser un sergent-clairon de brigade recevant la solde attachée à ce grade; de cette manière, on mettrait un terme à la coutume de placer un clairon entre les mains d'un homme simplement pour lui permettre de toucher la paye.

Associations de carabiniers.

Il y a, dans le district, onze associations qui encouragent considérablement la pratique du tir; mais peu de soldats cependant profitent des concours, et l'on se demande naturellement s'il ne vaudrait pas mieux accorder à chaque compagnie une légère somme annuelle (25) devant être disputée—aux dépôts locaux—à telles conditions qui encourageassent les soldats à pratiquer le tir et à concourir pour les prix.

Compagnies d'instruction militaire.

Le collège Dufferin ayant été fermé, la compagnie d'instruction militaire appartenant à cette institution a été licenciée, et les armes, etc., ont été versées au magasin; en sorte qu'il ne reste plus que trois de ces compagnies dans le district, savoir, à l'Institut de London et aux lycées de Saint-Thomas et de Mount-Forest. L'école royale d'artillerie a fourni, pendant plusieurs semaines, un instructeur à l'Institut de London, dont les élèves ont fait preuve de beaucoup de progrès. Ces jeunes gens ont souvent manœuvré avec le 7e fusiliers et ont pris part à la revue le jour de la fête de la Reine. Le même instructeur—le sergent Billman—a aussi consacré quelques semaines au lycée de Mount-Forest. Les autorités du lycée de Saint-Thomas ne semblent pas encourager l'instruction militaire; par conséquent la compagnie n'a pas d'uniforme et n'avait pas fait d'exercices au dernier rapport.

Ecole militaire.

Le 3 janvier dernier, une école militaire a été ouverte dans la salle d'exercice, à London, et elle s'est continuée pendant deux mois. Bien qu'un avis de quelques semaines seulement eût été donné, quarante-neuf jeunes gens ont demandé à être admis à cette école, et il y en est entré trente-trois, dont vingt-trois ont obtenu des certificats de seconde classe. Une fois l'école fermée, un bureau a été assemblé pour examiner les officiers qui demandaient des certificats de 1ère classe. Douze candidats se sont présentés, et il a été accordé neuf certificats, dont cinq à ceux qui avaient obtenu de l'école des certificats de seconde classe.

Le personnel de l'école se composait :—

Du lieutenant-colonel Jackson, A.A.G., commandant; du lieutenant-colonel l'honorable M. Aylmer, M.B., adjudant; du sergent Billman, de l'école royale d'artillerie, instructeur; et du sergent Conway, 7e fusiliers, instructeur.

L'adjudant et les instructeurs se sont montrés laborieux et attentifs, et les élèves, à peu d'exceptions près, ont fait d'excellents progrès (26). Les bons résultats se sont manifestés au camp, en ce que l'on a attaché à ces compagnies des gradués qui ont rempli les fonctions d'instructeurs et répandu des connaissances précieuses acquises à l'école. Si l'on autorisait ces écoles régulièrement à tous les deux ans, et qu'avis suffisant fût donné, un grand nombre d'officiers les fréquenteraient avec plaisir, et l'on satisferait ainsi un grand besoin local, vu que peu sont disposés à tant s'éloigner de leurs foyers pour suivre l'école permanente (27).

Armes et salles d'armes.

On remarque beaucoup de progrès dans le soin des armes par tout le district; toutefois, il y a de la négligence chez un petit nombre de capitaines auxquels les indemnités ont été refusées conformément aux ordres; en quelques endroits il semble y avoir besoin d'inspections continuelles pour assurer la propreté. Plusieurs des salles d'armes ont été améliorées et l'on constate sous ce rapport des progrès satisfaisants. Il y a dans chaque corps un certain nombre de carabines en mauvais état. Lorsque le nombre de celles qui sont en bon état tombe au dessous de 42 par compagnie, je les fais envoyer à Toronto pour y être réparées.

Salles d'exercice.

Des 37 salles d'exercice du district plusieurs ont été réparées pendant l'année. Ces constructions en bois étant vieilles, il faudra désormais en réparer plusieurs tous les ans.

Equipement.

Une quantité considérable d'effets d'équipement a été distribuée pendant l'année pour remplacer ceux qui manquaient; mais beaucoup de ces effets d'équipement sont vieux, hors d'usage et quelquefois inutiles (28). Je regrette que la distribution de sacs collants, contre laquelle il a été si fréquemment fait rapport, ait été continuée; l'usage de ces sacs a endommagé d'une manière grave et irréparable un grand nombre de tuniques rouges (29).

Anniversaire de la naissance de la Reine.

Le 24 mai, les carabiniers de la Reine—lieutenant-colonel Otter—et le 10e grenadiers royaux—lieutenant-colonel Grassett, de Toronto—ont visité London; et, de concert avec la batterie d'artillerie de London—major John Peters—et le 7e fusiliers—lieutenant-colonel John Walker—ils ont manœuvré sur la ferme Carling, tiré un "feu de joie," défilé, et marché en ordre de revue. Le 10e a aussi battu les drapeaux, après quoi les troupes réunies ont marché par la ville.

La brigade présentait une apparence active et martiale et aurait fait honneur à l'organisation militaire de n'importe quel pays (30). Des miliers de personnes ont été témoins des manœuvres sur le champ d'exercice et les rues étaient encombrées pendant la marche.

Bien que les troupes de Toronto eussent passé la nuit dans les voitures du chemin de fer, subi une revue d'environ quatre heures, et fraternisé ensuite avec les gens, leur

rembarquement s'est opéré, vers 11 hrs. p. m., de la manière la plus paisible et la plus expéditive, ce qui fait le plus grand honneur aux officiers et aux hommes.

Anniversaire de la Confédération.

Les troupes campées, auxquelles se joignit le 7e fusiliers, s'assemblèrent le matin pour donner le spectacle d'un exercice à feu général et combat simulé; mais comme il pleuvait à verse il fallut rompre les rangs après le défilé. Ce fut un grand désappointement pour les milliers de personnes venues de tous les points du district afin d'être témoins des manœuvres de leur corps favori, auquel on semble porter beaucoup d'intérêt.

La pluie ayant cessé, la brigade entière marcha par la ville dans l'après-midi. On n'avait encore jamais vu autant de soldats sous les armes ici, et l'apparence ainsi que la fermeté des hommes leur a fait beaucoup d'honneur. Il y avait des curieux partout, et les rues étaient encombrées au point d'empêcher les troupes d'avancer. Je considère que les revues de ce genre sont d'un grand avantage pour rendre les troupes populaires et faire voir aux gens les résultats de la dépense qu'entraîne la milice.

Observations finales.

En somme, les opérations de l'année ont été satisfaisantes, un bon esprit militaire règne parmi les officiers, et malgré que la main-d'œuvre soit en grande demande et à un prix élevé, les sous-officiers et les hommes ont fait preuve d'un zèle patriotique en se rendant si promptement à l'appel.

Je dois remercier de leur habile concours le lieutenant-colonel l'honorable M. Aylmer, major de brigade; le major Starr, payeur et garde-magasin; les officiers qui ont servi temporairement dans l'état-major pendant le camp, et ceux qui appartiennent aux différents corps.

Je considère que dans un grand district comme celui-ci, les devoirs de payeur de district et de garde-magasin sont trop onéreux pour un seul officier, à moins qu'on ne lui adjoigne un aide compétent capable de tenir les livres du magasin et de préparer les états de situation (31).

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. H. JACKSON, lieut.-col.
Aide-adjudant général, dist. mil. n° 1.

L'adjudant général de milice,
Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Effectif établi, 4,496; contingent appelé aux exercices, 3,000—ce qui laisse 1,496. De ces 4,496 hommes, 2,654 ont fait les exercices—ce qui en laisse 1,842 qui ne les ont pas faits en 1883.

(2) Je suggérerais que les remercîments du gouvernement fussent offerts dans de pareils cas de générosité de la part des autorités municipales.

(3) J'ai dû, avec regret, faire rapport de la mauvaise situation de ce régiment, et mes rapports sont demeurés sans effet.

(4) Je recommande que le commandement soit retiré au lieutenant-colonel Cole, et que le régiment soit réduit à une ou deux bonnes compagnies. A mon avis, l'état de ce régiment est très insatisfaisant.

(5) Très insatisfaisant.

(6) Le lieutenant-colonel Macdonald et ses officiers méritent beaucoup d'éloges, ainsi que les sous-officiers et les soldats placés sous son commandement.

(7) C'est une bonne batterie.

(8) Je partage cet avis.

(9) Bataillon des plus satisfaisants.

(10) Ceci prouve qu'une augmentation de solde est nécessaire.

(11) Ceci prouve qu'il est nécessaire que le gouvernement fournisse une coiffure convenable.

(12) Je regrette d'avoir été forcé de suspendre le lieutenant-colonel O'Malley, jusqu'à ce que sa conduite ait été examinée.

(13) Amélioration prononcée, mais il reste beaucoup à faire.

(14) Ceci fait voir les avantages qui résultent des exercices annuels.

(15) Très bon bataillon.

(16) Je partage entièrement cet avis.
(17) Très satisfaisant.
(18) Ces accidents démontrent qu'il est nécessaire d'établir des écoles d'équitation pour les officiers montés, et de dompter les chevaux.
(19) La musique lui a certainement fait honneur.
(20) Recommandé.
(21) Je partage cet avis.
(22) Ceci ne devrait pas être permis.
(23) Recommandé.
(24) J'espère que les clairons seront enseignés aux écoles d'infanterie.
(25) On devrait certainement encourager les sous-officiers et les soldats à pratiquer le tir.
(26) Je suis heureux de recevoir un aussi bon rapport.
(27) Il devrait y avoir une école permanente à London, centre d'un si grand district.
(28) Très insatisfaisant.
(29) Ceci démontre combien les effets renfermés dans les magasins se détériorent plus vite que lorsque des hommes soigneux s'en servent.
(30) Très satisfaisant.
(31) Je partage cet avis.

DISTRICT MILITAIRE N° 2.

VIEUX-FORT, TORONTO, 21 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur la milice de ce district.

Je transmets en même temps le rapport d'inspection (en forme de tableaux) des corps qui ont fait les exercices annuels.

Effectif établi de la milice active dans ce district :—

			Officiers.	S. O et soldats.
Cavalerie.....	9	compagnies.....	39	378
Artillerie de campagne..	3	batteries.....	18	237
Artillerie de place.....	2	"	6	84
Artillerie de montagne..	1	demi-batterie.....	1	21
Infanterie et carabiniers.	113	compagnies.....	454	4,738
	128		578	5,468

Autorisés à faire les exercices de 1883-84.....	4,390
Ayant fait les exercices de 1883-84.....	3,997
	393

Les corps qui ont reçu ordre de faire les exercices annuels de 1883-84, *mais qui ne les ont pas faits*, sont :—

	No.
La batterie de place de Toronto.....	45
" " Sainte-Catherine depuis sa fusion avec la batterie de Welland..	45
La compagnie n° 4 du 20e batallion.....	45
" " 6 44e "	45
	180

N'ont pas fait les exercices, 393 hommes, dont les 180 énumérés ci-dessus; la balance—213—est due à ce que quelques-uns des corps ruraux étaient numériquement faibles. (*Voir* tableaux.)

Les corps qui ont fait les exercices en camp sont :—

	Officiers.	S.-O. et soldats.
Le 2e régiment de cavalrie	21	229
Les batteries de campagne de Toronto, Hamilton, et la moitié de la compagnie de Welland.	3	64
	1	59
	5	57
Le 19e bataillon	19	177
Le 20e "	19	149
Le 31e "	18	259
Le 35e "	24	340
Le 37e "	23	224
Le 39e "	26	240
Le 44e "	18	185
	177	1,983
État-major	9	7
	186	1,990
		186
		2,176

Les corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts respectifs sont :

	Officiers.	S.-O. et soldats.
Les gardes du corps du gouverneur général	8	82
L'artillerie de Collingwood	3	30
La demi-batterie du Sault-Sainte-Marie	1	21
Le 2e carabiniers de la Reine	35	625
Le 10e grenadiers royaux	25	407
Le 13e	21	249
Le 38e D. R.	24	255
La compagnie de carabiniers du Saut Sainte-Marie	1	34
	118	1,703
		118
		1,821
		2,176
		3,997

Les corps qui ont reçu l'autorisation de faire les exercices sont :

Le 12e carabiniers d'York	32	336
Le 34e bataillon	29	294
Le 36e "	32	336
Le 77e "	26	252
	119	1,218
		119
		1,337

A cause de son insuffisance, le 36e bataillon *n'a pas été requis* de faire les exercices annuels de 1883-84. Faute de bons officiers supérieurs, ce régiment est encore dans un état très insatisfaisant (1).

Bien qu'elle ait reçu la permission de s'exercer à son dépôt local, l'artillerie de place de Toronto ne s'est pas encore acquittée des exercices annuels. *Il faut que ce corps devienne suffisant ou qu'il disparaisse de la milice active* (2).

ESCORTES ET GARDES D'HONNEUR.

Les gardes C. G. G. ont fourni six escortes ; le 2e C. R. et le 10e G. R. ont fourni six gardes d'honneur. Ces services ont été exécutés à la satisfaction complète de ceux pour qui ils avaient été commandés.—Extrait de la communication reçue (pour l'information des officiers commandants qui ont fourni des escortes et des gardes d'honneur pendant la visite de Son Excellence le gouverneur général à Toronto) exprimant la satisfaction du gouverneur à propos de leur apparence martiale et de la manière dont elles ont fait leurs différents services :—" Le gouverneur général espère que la milice de Toronto conservera, pour la discipline et l'activité, le haut rang qu'elle a occupé par le passé, et il portera toujours intérêt à sa carrière future."

APPROVISIONNEMENTS.

Les entrepreneurs qui ont approvisionné le camp l'ont fait à la satisfaction générale.

Le coût des rations par tête, 20-9 cents.

SANTÉ DES TROUPES AU CAMP.

Eu égard au temps extrêmement pluvieux, la santé des troupes campées a été très bonne. *Voir*, dans les annexes, le rapport du principal officier de santé (marqué A).

INSTRUCTION MILITAIRE.

Beaucoup de temps qui aurait été consacré à l'instruction des troupes, a été perdu à cause de la pluie, vu qu'il était presque impossible de trouver assez d'endroits secs pour s'y exercer. Il a aussi fallu transporter les tentes des endroits mouillés aux endroits secs. Si l'on tient compte du fait que sur les 12 jours il y a eu deux dimanches de passés au camp, et que l'on a perdu beaucoup de temps à cause de la pluie, les progrès de l'instruction ont été très satisfaisants. A deux exceptions près, la conduite de tous ceux qui composaient la batterie de campagne d'Hamilton a été très satisfaisante.

Bataillons d'infanterie qui ont fait les exercices annuels en camp, à Niagara :—

19e bataillon de Lincoln.—Ce bataillon, de six compagnies, n'a réuni au camp que 196 hommes sur un effectif total de 278. Il est évident que les officiers n'ont pas porté à ce corps tout l'intérêt que, selon toute apparence, ils auraient dû lui porter (3). La conduite du bataillon a été bonne.

Le 20e carabiniers de Lorne s'est porté au camp avec 168 hommes seulement (4) ; la cause en est à ce que la compagnie n° 4 ne s'est pas rendue, et que l'effectif d'autres compagnies était faible. La conduite du bataillon a été bonne.

Le 31e bataillon, du comté de Grey, se compose de beaux hommes et de bons officiers (5). Ce corps est toujours prompt et disposé à faire son devoir. Le bataillon a perdu une grande partie de ses instruments de musique au milieu d'un incendie. Conduite, bonne.

35e forestiers, de Simcoe.—C'est un beau bataillon, bien commandé et pourvu de bons officiers (6). Son effectif était assez nombreux. La conduite de tous ceux qui le composaient a été excellente. Ce bataillon a fait les exercices en camp deux années de suite.

37e carabiniers, de Haldimand.—C'est un très beau bataillon, bien commandé et pourvu de bons officiers (7). Le lieutenant-colonel Davis ayant consacré tant de temps et d'attention à la milice active, est devenu un commandant des plus capables ; il n'y a pas de doute qu'il possède les qualités voulues pour occuper n'importe quelle position dans la milice (8). Tous ceux qui composent ce bataillon sont bien exercés, et la discipline est bien observée—ce qui fait que tout ce qui se rattache à ce corps est très satisfaisant.

Le 39e bataillon, de Norfolk, est un bon corps, bien commandé et pourvu de bons officiers. Il s'est rendu au camp deux années de suite (9). Effectif, assez nombreux ; conduite, bonne. Norfolk étant une position importante au point de vue de la défense, le bataillon devrait être tenu sur un bon pied et prêt pour le service. Ce corps devrait être exercé tous les ans (10).

Le 44e bataillon n'était pas très satisfaisant, vu que son effectif ne s'élevait qu'à 203 hommes de tout grade (11). Ceci était sans doute dû à ce que la compagnie n° 6, de Clifton, n'avait pas répondu à l'appel. Un grand désavantage, c'est que le lieutenant-colonel n'a pu se rendre avec le bataillon ; et, d'un autre côté, le chiffre peu élevé des effectifs peut s'expliquer jusqu'à un certain point par le fait que les commandants de trois compagnies avaient été changés. Ce bataillon occupe une position très importante et devrait être tenu sur un bon pied. Je recommanderais que la compagnie n° 6 fut requise de s'exercer avec le bataillon, ou que son dépôt fut transféré à un endroit où l'on puisse trouver des hommes au besoin (12).

J'apprends que l'obligation de rester au camp jusqu'au 3 juillet a empêché un grand nombre de cultivateurs de s'y rendre. Dans ce district la récolte de trèfle se fait à la fin de juin (13).

Tir à la cible.

Je recommanderais qu'il fût tenu compte des conseils contenus dans le rapport de l'instructeur de tir, marqué B. Je recommanderais aussi de nouveau que les cartouches à balles distribuées aux compagnies fussent dépensées à leurs dépôts respectifs (14), et que le département de la milice accordât de légères sommes à être partagées en prix de compagnie de 1ère, 2e, et 3e classes (*les officiers ne devant pas concourir*) (15). Les officiers qui ont remporté des prix au dernier concours de l'association de tir d'Ontario, ont touché plus de $550. Vu que les officiers sont tenus d'énoncer les distances avant de donner l'ordre de faire feu (à tant de verges, apprêtez vos armes!), je recommanderais que des prix leur fussent donnés pour juger de ces distances (16).

Armurier.

Pendant le dernier camp de Niagara, l'armurier du district a réparé 114 carabines et 32 mousquetons—en tout, 147—ce qui a économisé les frais de transport de ces armes à Toronto (17).

Parade de la garde.

On a profité de cette parade pour inspecter scrupuleusement les armes, les fourniments et l'uniforme, et les devoirs de chacun ont été soigneusement indiqués.

Heure de la garde montante.

Cette année, les gardes du camp ont été montées à 10 heures a. m. ; l'année dernière, les services commençaient à la retraite, vu qu'à cette heure-là les gardes *du jour seules* se trouvent à manquer l'exercice. C'est sans doute l'heure la plus avantageuse aux troupes assemblées pour une si courte période (18).

Corps de musique.

Il y en avait cinq qui ont fait d'excellente musique.

Revue.

Le 9e jour, le major général a inspecté le camp et publié les ordres suivants :—(*Voir* ordres généraux, page .)

Dépôts locaux.

Les gardes du corps du gouverneur général ont été inspectés par le lieutenant-colonel Milson, au nouveau quartier, en cette ville, le 17 juin. (Pour les détails, *voir* tableau.) C'est un corps actif, bien monté, bien exercé et pourvu de bons officiers (19).

Après la revue, les carabiniers de la Reine, le 10e grenadiers royaux et le 13e bataillon ont été félicités par le major général commandant. Ces corps sont bien équipés, bien exercés et pourvus de bons officiers.

Le 38e bataillon D. R., récemment devenu un corps urbain, a fait ses exercices annuels à Brantford, et je l'ai inspecté le 8 novembre. (Pour les détails, *voir* tableau.) Sous le rapport de l'apparence martiale, de la fermeté dans les rangs, c'est un des meilleurs bataillons du district (20).

Examen des officiers.

Le 11 et le 12 septembre, a eu lieu au vieux fort, à Toronto, un examen d'officiers, à l'occasion duquel 20 certificats de seconde classe et 5 de première classe ont été accordés.

Enrôlement de la milice active.

Je serais d'avis que *lors de l'enrôlement* on lût à chaque recrue les sections 9, 43, 64, 67, 80, 81, 82, 83 et 84 de l'acte concernant la milice (21).

Solde.

Vu que chaque officier et chaque soldat porté sur les contrôles de solde a dû répondre à son nom en ma présence ou en la présence du lieutenant-colonel Milson, et comme chaque cheval pour lequel la solde a été demandée, a été passé en revue par nous, je puis certifier que le montant payé est exact (22).

Fourniments.

Depuis la première inspection du major général commandant, tous les objets manquants ont été remplacés, à l'exception de ceux qui, à raison d'usure, auront bientôt besoin de l'être. J'espère qu'on leur substituera des fourniments d'un patron plus nouveau et amélioré (23).

District d'Algoma.

Vu qu'il n'y a pas d'organisation militaire dans ce district, à l'ouest du Sault Sainte-Marie, je recommanderais qu'une compagnie de carabiniers fût formée en activité à Port-Arthur, où les hommes ne manquent pas (24).

Dans le cas où l'autorité civile de ce district demanderait l'aide de la milice, il se passerait plusieurs jours avant qu'elle pût la recevoir. Je recommanderais aussi que la milice de réserve dans ce district fût organisée en deux bataillons au moins—l'île Manitouline devant en fournir un (25).

Forts.

J'attire aussi l'attention sur le délabrement des vieux forts de Toronto et de Niagara, et je recommanderais que la tour centrale du fort Mississagua fût au moins conservée *comme jalon* (26), vu qu'elle occupe une position si en vue à l'entrée de la rivière Niagara.

Service religieux.

A chacun des deux dimanches passés en camp les parades d'église ont eu lieu comme suit, savoir :—Les catholiques romains ont été conduits à leur église, et le reste des hommes a formé les rangs en face du bureau de la brigade et a assisté aux cérémonies de l'église d'Angleterre conduites par le révérend Stewart Jones (de cette église,) qui a accompagné le 39e bataillon au camp pendant plusieurs années en qualité de chapelain. Le fait que M. Jones a obtenu des certificats de l'école militaire, et servi dans la milice jusqu'au moment où il lui fut permis de se retirer avec le grade de major, rend son ministère des plus agréables pour ses frères d'armes (27).

Association Chrétienne des Jeunes Gens.

La tente de l'Association Chrétienne des Jeunes Gens, de Toronto, était dressée en dedans de nos lignes. Les services religieux qui ont eu lieu dans cette tente ont sans doute eu un bon effet sur la conduite des hommes (28). On trouvait dans cette tente

tout ce qu'il faut pour écrire, des journaux quotidiens, etc., fournis gratuitement, ce qui était une source de jouissance pour tout le monde.

Cette association devrait être bien accueillie dans tous les camps militaires, leur propriété protégée et les sentiments de ceux qui assistent à leurs services religieux respectés (29).

État-major de camp.

Je désire offrir mes meilleurs remerciements aux officiers suivants qui composaient l'état-major du camp, savoir : au lieutenant-colonel Milson, au chirurgen-major de la Hooke, au lieutenant-colonel Alger, au major Dunn, au capitaine White, au capitaine McLaren, au capitaine Barker, au lieutenant Howard, et particulièrement au major le révérend Stewart Jones, de l'église d'Angleterre, pour l'aide précieuse et empressée qu'ils m'ont prêtée dans l'accomplissement de mes devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

ROBERT B. DENISON, lieut.-col.,
Aide-adjudant général, district militaire n° 2.

L'adjudant général de milice, Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) J'espère que dans un an cet état de choses aura changé.
(2) Je partage cet avis.
(3) Je regrette de recevoir ce rapport.
(4) C'est un petit corps qui a bonne mine.
(5) Beau bataillon en bon état.
(6) Beau bataillon, bien commandé et paraissant bien; possède un excellent commandant, le lieutenant-colonel O'Brien.
(7) J'ai remarqué ce bataillon comme très bon.
(8) Et je partage cet avis du lieut.-colonel Davies.
(9) Bon bataillon.
(10) Je partage cet avis.
(11) Je regrette de recevoir ce rapport.
(12) Je partage cet avis.
(13) Le camp devrait être formé en juin, je crois.
(14) Je partage cet avis.
(15) Les officiers *ne devraient pas* concourir.
(16) Je partage cet avis.
(17) Satisfaisant.
(18) Je partage cet avis.
(19) Satisfaisant.
(20) Très satisfaisant.
(21) Je partage cet avis, et ces sections devraient aussi être lues à chaque homme, à son arrivée au camp.
(22) Satisfaisant.
(23) Je partage cet avis.
(24) A mon avis, il ne peut être à propos d'augmenter la milice si l'on n'augmente pas le crédit.
(25) S'il y a une milice de réserve, j'aimerais à la voir pour juger de ce qu'elle vaut.
(26) Je partage cet avis.
(27) Très satisfaisant.
(28) Très satisfaisant.
(29) Je suggérerais que le gouvernement subventionnât ces excellentes institutions.

(A).

CAMP DE NIAGARA, 3 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que pendant les premiers jours la santé des hommes campés à Niagara a été satisfaisante, mais par suite des tempêtes et des grandes pluies subséquentes, il y a eu plus de maladie jusqu'à la réapparition du beau temps.

Les maladies les plus fréquentes ont été l'opthalmie, la diarrhée, la constipation, le rhumatisme, les attaques bilieuses, la fièvre intermittente, le mal de gorge, la bronchite, les rhumes, la dyssenterie, les dérangements hépatiques et gastriques.

A cause des influences atmosphériques, du changement de nourriture et de l'exposition ordinaire à la vie sous la tente, plusieurs des hommes venant d'endroits insalubres, et qui avaient précédemment souffert de la fièvre intermittente, étaient plus exposés à être affectés que ceux venus de localités plus salubres.

Les accidents qui sont arrivés ont été peu nombreux et d'une nature insignifiante.

Pour ce qui est des remèdes qui conviennent le mieux, il serait difficile de les recommander ou de s'arranger de manière à donner une entière satisfaction—la généralité des médecins, ou au moins quelques-uns d'entre eux, ayant des préjugés qui leur font préférer des médicaments à d'autres.

Ainsi que j'en ai reçu instruction, je suggérerais que les remèdes dont suit la liste fussent ajoutés à la pharmacie envoyée au camp.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. ACLAND DE LA HOOKE, P.O.S.
Chirurgien-major, 2e cavalerie.

L'aide-adjudant général,
District militaire n° 2.

Liste de médicaments additionnels pour la pharmacie.

Teinture de fer; chlorides; teinture d'opium; teinture d'opium camphrée; teinture d'aconit: racines; esprit d'éther nitreux; esprit d'éther sulfurique; collyre d'acétate de plomb; acide tannique; acide carbolique; glycerine avec poudre d'opium; sulfate de zinc; subnitrate de bismuth; pilules d'opium de ½ et de 1 grain; esprit de térébenthine; mixture contre la diarrhée; chlorodyne; smectin.

Maladies.

Opthalmie et maux d'yeux	14
Diarrhée	19
Constipation	31
Rhumatisme	5
Fièvre intermitente et bilieuse	27
Mal de gorge	8
Tonselletas	2
Épilepsie	1
Convulsions	1
Delirium tremens	1
Excitation nerveuse	1
Bronchite	4
Hémicranie	1
Hémorroïdes	2
Pleurésie	1
Fracture du nez	1
Gale des barbiers	2
Bile	3
Entorse au pied	3
Toux	1
Brûlure	1
Enflure au genou	1
Dérangement gastrique	5
Contusion	1

Paresse du foie	1
Dysenterie	1
Crampes	1
Sciatique et névralgie	3
Maux de pieds	3
Rhume	5
Maladie de rognons	1
Dyspepsie	1
Blessure	1
Enflure au bras	1
Inflammation du poignet	1
Mal à la bouche	3
Congestion cérébrale	1
Dilatation du genou	1
Ulcère	1
Courbature	1
Raideur du cou	2
Dérangement hépatique	1
Total	165

J. ACLAND DE LA HOOKE, P.O.S.,
Chirurgien-major, 2e cavalerie.

(B.)

CAMP DE NIAGARA, 3 juillet 1883.

MONSIEUR,—En ma qualité d'instructeur de tir pour la brigade assemblée ici sous votre commandement, j'ai l'honneur de faire rapport que j'ai fait exécuter, sans accident, le tir à la cible conformément aux O. G. n° 9, du 10 mai 1883.

Je recommande que chaque homme tire cinq cartouches à 200 verges, et que tous ceux qui ne feront pas cinq points n'aient pas la permission de tirer à une plus grande distance, mais continuent à pratiquer à la même portée, vu que c'est un gaspillage de temps et de munitions que de faire tirer les hommes à une longue portée lorsqu'ils ne font pas de points à une petite.

Vous trouverez sous ce pli mes notes en forme de tableau, ainsi que les notes de tir qui m'ont été fournies par les commandants de compagnies.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH WHITE,
Capt. et adjudant, 34e bat. I. T. B.

Le lieutenant-colonel DENISON, A. A. G.
Commandant du camp.

Effectif établi de la milice active dans ce district.

"19e" bataillon.

No de la cie.	Nombre de 1ère classe.	Nombre de 2e classe.	Nombre de 3e classe.	Chiffre de mérite de la cie.	Chiffre de mérite du bataillon.
1	1	2	18	17·91	19·34
2	0	8	25	23·18	
3	3	2	15	19·90	
4	2	1	9	22·91	
5	0	0	16	13·00	
6	2	5	13	26·90	
Total...	8	18	96		

"20e" bataillon.

1	8	7	9	35·66	6·99
2	4	3	18	28·34	
3	5	4	13	26·90	
5	1	3	16	22·15	
6	1	2	21	19·70	
7	3	0	26	13·93	
Total...	22	19	103		

"31e" bataillon.

1	0	1	25	10·00	17·23
3	3	2	32	16·38	
4	1	4	19	20·86	
5	1	6	27	16·75	
6	2	10	27	22·10	
7	0	1	25	15·69	
Total...	7	24	155		

"37e" bataillon.

1	3	7	16	23·33	21·33
3	2	5	22	20·60	
4	4	3	15	24·59	
5	3	2	16	21·63	
6	1	3	12	24·06	
7	2	4	19	20·80	
8	0	1	15	12·81	
Total...	15	25	115		

"44e" bataillon.

No de la cie.	Nombre de 1ère classe.	Nombre de 2e classe.	Nombre de 3e classe.	Chiffre de mérite de la cie.	Chiffre de mérite du bataillon.
1	0	3	11	23·21	15·08
2	0	0	6	8·16	
3	0	4	9	18·85	
4	0	0	13	10·53	
5	0	2	14	15·93	
7	0	0	19	19·21	
8	0	0	16	11·12	
Total...	0	9	87		

"35e" bataillon.

1	1	1	26	13·57	14·09
2	0	7	15	22·81	
3	1	0	10	19·00	
4	0	1	26	11·63	
5	0	0	16	8·56	
6	0	1	27	11·35	
7	0	1	9	16·00	
8	0	0	16	12·06	
Total...	2	11	144		

"39e" bataillon.

1	1	2	36	12·23	16·19
2	1	1	10	16·00	
3	3	5	17	20·20	
4	4	3	26	18·70	
5	1	2	35	11·94	
6	2	3	25	17·53	
7	1	5	30	13·19	
8	1	5	24	20·20	
9	0	2	24	15·42	
10	0	0	36	12·22	
Total...	14	28	263		

DISTRICT MILITAIRE N° 3.

BUREAU DE L'AIDE-ADJUDANT GÉNÉRAL,
KINGSTON, 15 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour l'information du major général commandant, mon rapport annuel sur l'état de la milice dans le district militaire n° 3, et j'y joins le résumé des rapports d'inspection donnant le détail des exercices annuels faits par chaque corps dans le district, etc.

Voici quel est, par armes, l'effectif établi de la milice active dans mon district :—

	Effectif.
Cavalerie (7 compagnies)	322
Deux batteries de campagne	170
Deux batteries de place	90
Infanterie et carabiniers (60 compagnies)	2,772
Total	3,361 (1)

Nombre de miliciens autorisés à faire les exercices annuels, 2,518.

En camp	1,396
Aux depôts	572
Total	1,968

Les corps qui ont fait les exercices en camp sont les suivants, savoir :—

Le 3e régiment provisoire de cavalerie,
La batterie de campagne de Kingston,
La batterie de campagne de Durham,
Le 40e bataillon,
Le 45e "
Le 47e "
Le 49e "
Et le 57e "

Les corps autorisés à faire les exercices annuels à leurs dépôts respectifs sont les suivants, savoir :—

Le 14e bataillon,
Et le 15e "

Les corps qui ont été exemptés des exercices annuels sont les suivants, savoir :—

Le 4e régiment provisoire de cavalerie,
L'artillerie de place de Cobourg,
" " de Port-Hope,
Le 16e bataillon,
Et le 45e "

14*e bataillon.*

Le 25 juillet, j'ai inspecté ce beau bataillon qui était au complet (2), avec corps de musique, clairons et sapeurs ; il avait l'air propre et martial, à la revue. Instruction générale, excellente, ainsi que le maniement des armes, les feux et l'exercice en tirailleurs. Presque chaque officier du bataillon a obtenu un certificat soit de première ou de seconde classe à l'école royale d'artillerie. Je considère le 14e digne d'occuper le premier rang parmi les corps aguerris. L'équipement de ce bataillon est en parfait état et fait le plus grand honneur au quartier-maître Spriggs.

Ce corps a obtenu de nouveau la permission de prendre part à la célébration de l'anniversaire de la Confédération (qui a eu lieu le lundi, 2 juillet) au camp de Brockville. Les troupes de ce camp se sont assemblées sous les ordres de leur comman-

dant, le colonel Maunsell, A. A. G., pour passer une revue ; à cette occasion, l'effectif du bataillon s'élevait à 312 hommes en tenue de route. Après la manœuvre, le colonel Maunsell, A.A.G., félicita le colonel Kerr de la tenue et de l'aguerrissement du 14e, disant qu'il était l'un des corps modèles d'Ontario.

Le 14 septembre, le bataillon a fourni une garde d'honneur composée de trois officiers—le capitaine Galloway et les lieutenants Murray et Shannon—et de soixante-quinze hommes, avec corps de musique, au dîner donné par le collège militaire royal, à l'occasion de la visite du gouverneur général, de Son Altesse Royale et du prince George. Leurs Excellences et le prince George de Galles inspectèrent la garde, et dirent qu'il leur faisait plaisir de voir combien les hommes avaient bonne mine et l'air martial. Avant de quitter le collége, la princesse demanda à voir encore une fois le capitaine Galloway et le pria d'exprimer aux hommes sa gratitude pour l'honneur reçu ; elle dit aussi que S. A. R. le prince George informerait sa mère de l'honneur que le régiment *portant son nom* leur avait fait à cette occasion.

Les dépenses de cette garde ont été payées par les officiers (3).

15e bataillon.

J'ai passé ce bataillon en revue à Belleville, le 15 juin, pour les exercices annuels de 1882-83. J'ai fait une minutieuse inspection des armes, des fourniments et de l'habillement, et les ai trouvés nets et bien ajustés. Les exercices consistant en mouvements de bataillon et l'école de tirailleurs, ont tous été faits d'une manière très ferme. Les capitaines Lazier et Walmsley sont sortis des rangs pour faire manœuvrer leurs compagnies, dont les mouvements ont accusé beaucoup de progrès. La plupart des officiers étaient nouveaux, et quelques-uns avaient promis d'aller à l'école militaire.

Le 26 octobre, j'inspectai le 15e pour les exercices annuels de 1883-84 (4). Le bataillon était très propre et son effectif était au complet. Les exercices consistant en déploiements, formation en bataille à droite sur la compagnie de droite, marche en avant en échelons de compagnies, formation de carrés de compagnie et feux de tirailleurs, ont été très bien exécutés. J'ai été très satisfait de ce bataillon, et je puis faire rapport d'un grand progrès depuis mon inspection en juin dernier (5). Quatre officiers ont depuis obtenu des certificats à l'école royale d'artillerie.

Associations de carabiniers.

Il y a, dans le district, neuf associations de carabiniers qui toutes fonctionnent bien (6). Je transmets les notes de tir avec le présent rapport.

Camp de brigade.

Le camp de brigade pour ce district a de nouveau été formé, le 11 septembre, près de la ville de Cobourg, et se composait des corps ci-dessus nommés. Le conseil de ville a gratuitement mis une grande commune à ma disposition (7); il a de plus creusé des puits, construit les latrines nécessaires ainsi qu'un magasin, et établi le champ de tir. Le maire (lieutenant-colonel Graveley) s'est toujours empressé de travailler au succès du camp, et j'ai toute raison de lui être obligé.

Faiblesse numérique de tous les corps.

La récolte s'étant trouvée très en retard (8), l'effectif de tous les corps et particulièrement de la batterie de campagne de Kingston et du 46e bataillon était faible.

Instruction militaire.

Vu qu'environ les sept dixièmes des hommes étaient des recrues (9), la première semaine a été consacrée à l'école de peloton et aux manœuvres de compagnie ; et je puis certifier que les officiers et les hommes ont journellement fourni les heures d'exercice voulues.

Cavalerie.

Le troisième régiment de cavalerie commandé par le lieutenant-colonel D'Arcy Boulton, était numériquement faible, mais il était bien monté, particulièrement (10) la compagnie de Peterboro' placée sous les ordres du lieutenant-colonel Rogers.

Batteries de campagne.

La batterie de campagne de Durham a fait des progrès depuis l'année dernière (11) et s'est rendue au camp avec de bons chevaux. (*Voir* le rapport du sous-inspecteur d'artillerie.)

J'ai été désappointé en voyant la batterie de campagne de Kingston ; ce corps était numériquement très faible et pauvrement monté. Son capitaine actuel n'avait pris le commandement que quelques jours avant le camp et ne pouvait pas assumer une telle responsabilité en si peu de temps, ce qui peut expliquer la piètre apparence du corps.

Cette batterie ne devrait le céder à aucune, vu l'avantage qu'elle a de posséder à côté d'elle l'école royale d'artillerie (12).

Voir le rapport de l'inspecteur d'artillerie.)

Bataillons.

Les cinq bataillons, savoir, le 40e, le 46e, le 47e, le 49e et le 57e étaient tous très bons, autant que leur effectif se trouvait là. Le 48e a fait beaucoup de progrès depuis l'année dernière. Le 57e a encore remporté la palme cette année ; c'était le corps le mieux équipé du camp (13).

Inspection des armes et de l'habillement.

J'ai inspecté les armes et l'habillement de chaque corps pendant le camp. L'uniforme était en bon état. Les armes étaient nettes, mais il y en a un grand nombre qui ont besoin d'être réparées (14).

Santé du camp.

La santé des troupes a été bonne. (*Voir* le rapport du principal officier de santé ci-annexé).

Rations.

Les rations fournies par les différents entrepreneurs étaient de qualité excellente et abondantes ; elles ont journellement coûté 19½ cents par homme.

Conduite dans le camp.

La conduite des troupes campées a été bonne en général.

Service religieux.

L'office divin a été célébré le dimanche.

A. C. J. G.

La présence au camp de l'Association Chrétienne des Jeunes Gens (15) a été parfaitement appréciée, et je remercie Mr. Bickle de toute la peine que l'Association s'est donnée ainsi que des dépenses qu'elle a faites pour le bien-être des troupes.

Inspection du général Luard.

Le 20 septembre, le major général Luard a passé les troupes en revue.

Le général fut reçu par les troupes formées en bataille ; après le défilé, il prit le commandement, et à son départ il publia l'ordre suivant :—

(*Voir* ordres généraux.)

Beau temps.

Le temps a été très beau pendant toute la durée du camp, bien que les nuits fussent incontestablement fraîches ; et j'ai encore une fois l'honneur de recommander que le mois de juin soit choisi (16) comme étant le plus convenable pour les hommes et le plus sûr sous le rapport du temps.

Professeur de clairon.

Je recommande fortement qu'un professeur de clairon (17) soit ajouté à la liste des sous-officiers de brigade.

Sous-officiers instructeurs.

Le besoin de bons sous-officiers instructeurs se fait grandement sentir dans chaque corps, et j'espère que cette lacune sera remplie par les nouvelles écoles d'infanterie.

Appel d'effectif.

Le payeur du district a fait, conformément aux ordres, l'appel de l'effectif.

Corps de musique.

Il y avait au camp cinq excellents corps de musique de bataillon qui ont été formés en brigade, au besoin.

Tir à la cible.

Je recommanderais que la quantité de cartouches à balles allouée aux hommes fut dépensée au camp, ce qui permettrait à l'instructeur de tir de consacrer plus de temps à chacun d'eux.

VISITE DU GOUVERNEUR GÉNÉRAL.

Camp de Cobourg.

Le 14 septembre, c'est-à-dire trois jours après l'assemblée des troupes en camp, Son Excellence le gouverneur général et Son Altesse Royale la princesse Louise, accompagnés du prince George de Galles, visitèrent le camp. Lorsque Leurs Excellences descendirent de voiture, un salut royal de vingt et un coups de canons fut tiré par les batteries, et l'escorte de cavalerie fut fournie par la compagnie de Peterboro'—3e régiment—sous les ordres du lieutenant-colonel Rogers.

A leur arrivée au camp, Leurs Excellences furent reçues par la brigade entière formée en ligne, et avant leur départ, tous les officiers eurent l'honneur d'être présentés à Leurs Excellences ainsi qu'à S. A. R. le prince George.

Bien qu'en camp depuis trois jours seulement, les troupes étaient très propres et parfaitement fermes dans les rangs. Je puis dire en toute confiance que pendant le reste du temps tous ont travaillé avec la détermination d'apprendre et de faire leur service du mieux qu'ils le pouvaient, et je dois remercier les commandants des corps pour l'aide cordiale qu'ils m'ont prêtée dans l'accomplissement de mes devoirs.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

H. V. VILLIERS, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général, district militaire n° 3.

L'Adjudant général,
Quartiers généraux, Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Sur l'effectif de 3,361, le contingent désigné pour les exercices était de 2,518 hommes, dont 1,968 seulement les ont faits. Ainsi, sur un total de 3,361 hommes, 1,393 n'ont pas fait les exercices de 1883-84.

(2) J'ai moi-même inspecté plus d'une fois ce bataillon, et je suis heureux d'apprendre qu'il conserve son excellent caractère.

(3) Vu qu'il y a de l'argent de reste pour l'indemnité d'exercice dans ce district, j'ai l'honneur de suggérer que ces dépenses soient payées par l'Etat.
(4) Il est à remarquer que les exercices de *deux* années ont été faits dans l'espace d'environ quatre mois, ce qui a doublé l'indemnité. J'espère qu'à l'avenir les exercices pourront être annuels.
(5) Je suis heureux d'apprendre que le 15e bataillon a fait de tels pas vers le progrès.
(6) Satisfaisant.
(7) C'est un bon terrain commodément situé, et la corporation mérite des remerciements de la part du gouvernement.
(8) L'année a été exceptionnelle quant au climat.
(9) Triste absence des anciens.
(10) J'ai remarqué la bonne mine de cette compagnie.
(11) Je partage cet avis.
(12) Je partage entièrement cet avis, et c'est avec beaucoup de regret que j'ai vu une batterie si malpropre et si sale.
(13) Je partage cet avis.
(14) J'aimerais à voir les équipements complets.
(15) Ces associations méritent nos sincères remerciements.
(16) Je partage entièrement cet avis.
(17) Ces nouvelles écoles d'infanterie satisferont ce besoin, j'espère.
(18) Je partage cet avis.

(A.)

CAMP DE COBOURG, septembre 1883.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant, en ma qualité de principal officier de santé du dernier camp de Cobourg, ouvert le 11 septembre et levé le 22.

En somme, le temps a été très favorable pour cette époque de l'année; il n'y a eu, dans toute la période, que deux nuits pluvieuses. Le jour était généralement chaud et agréable, mais les soirées devinrent froides et humides, et les hommes se plaignirent d'avoir à coucher sur la *terre froide* et *demandèrent de la paille* pour mettre entre leurs couvertures et le sol. J'ai conseillé aux autorités de se rendre à cette demande.

On peut dire que dans les premiers jours du camp, la santé en général a été bonne. Plus tard il y eut un bon nombre de cas de diarrhée, probablement aggravés par le froid des nuits et l'humidité de la terre.

Un homme a été attaqué de rhumatisme et renvoyé chez lui ; un autre est tombé malade de la fièvre bilieuse vers la fin du camp. Trois ont reçu des blessures, et des conseils de santé ont reçu ordre d'examiner ces cas et de faire rapport.

Ces rapports ont été transmis au camp même.

A une ou deux exceptions près, la liste des médicaments s'est trouvé suffisante ; quant à ce qui manquait on se l'est procuré à l'une des pharmacies de la ville, et le compte en a été certifié.

On éprouva d'abord quelque difficulté à distribuer les médicaments, mais quand on eut une tente spéciale pour la pharmacie et un sergent de jour pour présider à la distribution à mesure qu'arrivaient les demandes des chirurgiens des différents corps, tout alla très bien.

A l'avenir il serait à propos de faire imprimer et placer dans le coffre aux médicaments *plusieurs exemplaires de la liste des remèdes et appareils*, pour être *distribués* parmi les officiers de santé, afin que ces derniers sachent quel choix faire en envoyant leurs demandes à la pharmacie.

Il serait très à propos, je crois, que les camps eussent lieu en *juin* (18), époque du temps chaud. C'est le temps où les gens sont le moins occupés.

Les hommes courent beaucoup moins de risque à camper à cette époque de l'année. Ils se rendent avec plus d'empressement et de meilleur gré, et il est alors possible d'obtenir une meilleure classe de soldats, à beaucoup moins de frais de toute manière pour le pays.

L'année dernière et aussi cette année, nous avons eu un temps exceptionnellement beau pour l'époque, et l'on peut dire que le camp s'est bien porté.

Néanmoins, si l'on compare le nombre de cas de maladie dont il a été fait rapport pour le camp de juin 1875—pendant lequel j'avais l'honneur de remplir les fonctions de P. O. S.—avec celui du camp récemment levé, on verra que presque trois

fois autant de monde a été rapporté incapable de service à celui-ci,—le premier en ayant fourni 68, et le dernier 164. Je crois que je puis dire en toute sûreté que la saison a été la principale cause de cette différence, puisque dans chaque cas on a porté la même attention au terrain, à l'approvisionnement d'eau et aux précautions hygiéniques.

Pour terminer, je dirai que les rations étaient *abondantes* et que les hommes en ont été satisfaits *de toute manière.*

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
A. S. BRISTOL, P. O. S.,
Chirurgien-major.

Le lieutenant-colonel VILLIERS, A. A. G.
District militaire n° 3.

DISTRICT MILITAIRE N° 4.

QUARTIERS GÉNÉRAUX. DISTRICT MILITAIRE N° 4.
OTTAWA, 1er décembre 1883.

MONSIEUR,— Conformément aux instructions, j'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur l'état de la milice dans le district, pour l'année 1883-84.

1. L'effectif établi des corps dans le district est comme suit, savoir :—

	Officiers.	S.-O. et soldats.
Compagnies de cavalerie (deux)	6	70
Artillerie de campagne, batteries (deux)	12	150
Artillerie de place, batterie (une)	3	42
Infanterie et carabiniers, (sept bataillons) (44 compagnies)	188	1,986
Total (1)	209	2,248

2. Nombre d'hommes de la milice active autorisés à faire les exercices :—

En camp	1,330
Aux dépôts	310
Total	1,640

3. Les corps qui ont fait les exercices en camp sont :—

Cavalerie.		
L'état-major	9	7
Les dragons de la garde de la Princesse Louise (lieutenant Gourdeau)	2	27
La compagnie de Prescott (capitaine Raney)	1	35
Artillerie.		
La batterie de campagne d'Ottawa (major Stewart)	5	61
La batterie de campagne de Gananoque (major McKenzie)	5	69
Infanterie et carabiniers.		
Le 41e bataillon, carabiniers de Brockville, 3 compagnies (major Jackson)	11	77
Le 42e bataillon, infanterie de Brockville, 6 compagnies, (lieutenant-colonel Buell)	21	229

Le 43e bataillon, carabiniers d'Ottawa et Carleton, 5 compagnies (lieutenant-colonel White)	18	...	183
Le 56e bataillon, carabiniers de Lisgar, 7 compagnies (lieutenant-colonel Campbell)	22	...	192
Le 59e bataillon, infanterie de Stormont, 6 compagnies (lieutenant-colonel Bergin)	22	...	236
Nombre total de ceux qui ont fait les exercices en camp	116	...	1.116

4. Le corps qui a fait les exercices à son dépôt est—

Le 1er bataillon, gardes à pied du gouverneur général, 6 compagnies (lieutenant-colonel Ross)	23	...	287

5. La compagnie n° 2 du 43e bataillon, bien qu'appelée à prendre part aux exercices annuels en camp, ne s'est pas rendue—le capitaine n'ayant pu rassembler son monde. Cet officier a depuis été relevé de ses fonctions, et le dépôt de la compagnie a été transféré à Mount-Sherwood.

La compagnie n° 4 du 59e bataillon ne s'est pas rendue au camp, vu que son dépôt venait d'être transféré de Lancaster au township de Finch, et que le corps n'était pas réorganisé.

Le 18e bataillon a été dispensé des exercices par suite de la résignation soudaine des capitaines des compagnies nos 2 et 4; et la compagnie n° 6 étant entièrement composée de gens travaillant dans les scieries de MM. Hamilton, frère, de Hawkesbury, ne pouvait pas s'absenter dans un temps où l'ouvrage était si pressant. Si l'on permettait à l'officier commandant de recruter dans le comté de Glengarry, ainsi qu'il l'a demandé, ce bataillon pourrait être mis sur un bon pied en peu de temps.

Les compagnies nos 1, 2 et 4 du 41e bataillon étaient avec la batterie d'artillerie de place de Prescott, le seul autre corps qui n'eût pas été appelé à faire les exercices en camp, vu que l'on pensait que ceux déjà mentionnés comme appelés à ces exercices annuels, compléteraient, avec les hommes exercés aux dépôts, le nombre autorisé par les ordres généraux, savoir, 1,640, dont 1,542—soit, 98 de moins que le contingent—se sont acquittés des exercices.

Camp de brigade de Brockville.

Le camp d'exercice annuel pour la milice de ce district a été assemblé près de Brockville, sur le même terrain que l'année dernière, déjà décrit dans un précédent rapport. Le campement a commencé le 25 juin et pris fin le 6 juillet. L'état-major comprenait les officiers suivants, savoir :—

Le lieut.-col. Maunsell, A.A.G.....Commandant.
Le lieu.-col. Bacon.....Major de brigade.
Le capitaine Toller, des G.P.G.G.....Aide-major.
Le lieut.-col. Macdonald, du départ. de la milice. Officier préposé aux approvisionnements.
Le lieut.-col. Cole, du 41e bataillon.....Fourrier de campement.
Le lieut.-col. Butterfield, du 18e bataillon.....Prévost.
Le chirurgien Merrick, de la batterie de campagne de Gananoque.....Principal officier de santé.
Le major Macpherson, des G.P.G.G.....Instructeur de tir.
Et le lieut. Bate, des G.P.G.G.....Officier d'ordonnance.

On a tiré le plus grand parti possible de la courte période passée en camp, et on a pu remarquer un progrès sensible dans tous les corps, ainsi que le démontrera l'extrait suivant des ordres :—

CAMP DE BROCKVILLE, 3 juillet 1883.

A la suite de l'ordre :—

Le commandant éprouve beaucoup de plaisir à publier l'ordre suivant du major général commandant.—(*Voir* rapport des O.G., page 200.)

Voici un extrait du dernier ordre publié par le lieut.-col. Maunsell avant la levée du camp :—

CAMP DE BROCKVILLE, 5 juillet 1883.

Ordres de brigade.

N° 3.

" En publiant les ordres pour renvoyer à leurs dépôts respectifs les différents " corps assemblés au camp de Brockville en vue de l'instruction annuelle, le comman- " dant trouve une nouvelle occasion, sur ces terrains magnifiquement situés, d'expri- " mer ses sincères remercîments à tous les officiers, sous-officiers et soldats, pour la " stricte attention qu'ils ont apportée à l'accomplissement du service militaire, et qui " a déterminé le major général commandant à publier, après la revue, un ordre extrê- " mement flatteur (déjà publié dans les ordres de brigade).

" Ainsi que le fait remarquer le major général Luard, il fallait que chacun se fût " donné beaucoup de peine pour que les troupes fissent les progrès dont elles ont " donné la preuve, et lorsqu'il dit que les nombreuses recrues dans les rangs ont montré " beaucoup d'aptitude pour la science militaire, le commandant ne fait que se servir " de paroles souvent employées en parlant de l'instruction de leurs aînés dans la " milice active.

" D'après l'expérience qu'il a acquise dans le commandement des trois camps de " brigade annuels en ce district, le lieutenant-colonel Maunsell est d'avis qu'il y a " un progrès marqué dans les systèmes régimentaires des différents corps composant " la brigade.

" L'absence presque complète de mauvaise conduite et l'obéissance empressée aux " ordres, se trouvent au nombre des traits caractéristiques les plus agréables du camp.

" La corporation de Brockville et les citoyens en général n'ont rien négligé pour " assurer le bien-être et le confort des troupes au camp.

" Les agents de l'Association Chrétienne des Jeunes Gens ont été comme d'habi- " tude infatigables dans leurs efforts.

" Les rations ont été de bonne qualité et la santé des troupes est excellente.

" Le tir à la cible a été exécuté sous la direction de l'instructeur de tir.

" En dernière analyse, vu le satisfaisant degré d'aguerrissement atteint par les " troupes sous le rapport des exercices et du tir, ainsi que sous celui de la discipline, " le lieutenant-colonel Maunsell offre de la manière la plus chaleureuse ses remercî- " ments au major de brigade et à l'état-major en général, aussi qu'aux comman- " dants de corps, pour l'appui cordial qu'ils lui ont prêté dans l'accomplissement de " ses devoirs de général de brigade.

" Par ordre,

" THOMAS BACON,

" Lieut.-col., major de brigade."

Le 42e bataillon—lieutenant-colonel Buell—a participé trois ans de suite à l'instruction donnée en camp, et, cette année, il a démontré plus que jamais l'avantage des exercices annuels sur ceux faits à tous les deux ans seulement. Bien qu'il y eut une compagnie (n° 5—capitaine Caldwell) entièrement nouvelle, depuis le capitaine jusqu'aux soldats, ce bataillon était remarquable pour la fermeté de ses manœuvres, à la revue, et sa parfaite discipline au camp (3).

Le 43e bataillon—lieutenant-colonel White, commandant—a fait de bons progrès au camp et tiré un grand avantage de la présence de la compagnie n° 1 (sous les ordres du lieutenant Parker), de la cité d'Ottawa, qui par l'exemple de son activité et de sa propreté, a fait beaucoup pour répandre l'émulation parmi les compagnies venues de la campagne. La compagnie n° 6—capitaine Chamberlain—mérite une mention spéciale ; elle s'est rendue au camp avec un effectif au complet—3 officiers et 42 sous-officiers et soldats. Au tir à la cible, chaque homme a épuisé ses cartouches ; et, à son grand honneur, le corps a obtenu le plus haut chiffre de mérite de compagnie dans le bataillon (4).

Le 56e bataillon—lieutenant-colonel Campbell—et le 59e, sous les ordres du major Breden, composés en grande partie de recrues, ont bien travaillé et appris les devoirs du soldat en camp autant qu'on pouvait espérer qu'ils le feraient en 10 jours (5).

La compagnie de cavalerie de Prescott—capitaine Raney—a fait des progrès sensibles, amenés, je crois, par la présence des dragons de la garde de la princesse

Louise—lieutenant Gourdeau. Je suis tenu de dire que les exercices de la compagnie rurale ne le cédaient en rien à ceux de la compagnie urbaine.

Les gardes à pied du gouverneur général ont fait les exercices annuels au dépôt du bataillon, et je les ai inspectés sur la place Cartier, le 3 août. Il y avait à la revue 14 officiers et 218 sous-officiers et soldats. Le bataillon formé en ligne me reçut par une salve générale. Après l'inspection des rangs, le bataillon se forma en quart de colonne et défila dans le bon genre. Le maniement des armes et les feux furent ensuite exécutés—le premier particulièrement bien et les feux assez bien—sous le commandement du major Tilton; après quoi, en l'absence du lieutenant-colonel Ross, le major Macpherson fit passer le corps par un grand nombre de mouvements qui, en somme, furent très-bien exécutés. De plus, je dois dire que le bataillon présentait une apparence remarquable; ses armes et ses fourniments étaient admirablement nets, et ces derniers bien ajustés. Après la revue, j'ai fait l'appel des compagnies et vérifié les rôles conformément aux ordres, et j'ai constaté l'exactitude de tous les contrôles de solde.

Vu que je n'ai le commandement du district que par *interim*, je me garderai de faire aucune autre observation ou recommandation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS BACON, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général par *interim*,
District militaire n° 4.

A l'adjudant général, Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Effectif, 2,248; autorisés à faire les exercices, 1,640; ayant fait les exercices, 1,542—ce qui laisse 706 hommes qui ne les ont pas faits.

(2) Je crois que le commandant du 18e bataillon serait capable de remplir ses fonctions si les hommes ne faisaient pas défaut.

(3) L'état du 42e fait honneur à tous et démontre l'avantage des exercices annuels. J'ai remarqué la fermeté et la bonne mine de ce bataillon.

(4) J'ai remarqué le 43e, et particulièrement la compagnie d'Ottawa, ainsi que la compagnie du capitaine Chamberlain. Le lieutenant Chamberlain est un bon tireur bien connu à Wimbledon et ailleurs.

(5) Je suis heureux de recevoir un aussi bon rapport de ces jeunes bataillons.

DISTRICT MILITAIRE N° 5.

DÉPÔT, MONTRÉAL, 20 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'information du major général commandant, mon rapport annuel sur l'état de la milice dans le district militaire n° 5.

Effectif.

	Nomb. d'hommes.	Nombre de corps existant.
Cavalerie	352	9 compagnies.
Artillerie de campagne	240	3 batteries.
Artillerie de place	323	7 batteries.
Génie	87	1 compagnie.
Infanterie	4,109	89 compagnies.
Compagnie indépendante	45	1 compagnie.
	5,156	

8—3½

Milice active autorisée à faire les exercices dans le district militaire n° 5 :—

En camp	1,981
Aux dépôts	1,709
	3,690

Corps qui ont fait les exercices en camp :—

Le 6e régiment provisoire de cavalerie	117
La batterie de campagne de Montréal	72
La batterie de campagne de Shefford	60
La batterie de campagne de Richmond	42
Le 11e batsillon	217
Le 50e bataillon	115
Le 51e bataillon	203
Le 52e bataillon	115
Le 58e bataillon	383
Le 60e bataillon	131
Le 79e bataillon	219
	1,674

Corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts :—

L'artillerie de place de Montréal	227
L'artillerie de place de Saint-Jean	36
Le génie de Montréal	50
Le 1er carabiniers du Prince de Galles	224
Le 3e carabiniers Victoria du Canada	252
Le 5e écossais royaux du Canada	205
Le 6e fusiliers	301
Le 53e bataillon	154
	1,449

Corps qui ont fait les exercices aux dépôts	1,449
" " " en camp	1,674
Total	3,123
Officiers	298
Total des hommes ayant fait les exercices	3,421

Corps qui n'a pas fait les exercices annuels bien qu'à ce autorisé :—
La compagnie indépendante (Saint-George et Saint-Sébastien).
Corps qui n'ont pas été autorisés :—
Le 5e cavalerie.
Le 54e bataillon.

Cavalerie.

Le 6e cavalerie a fait les exercices en camp, à Saint-Jean, avec son effectif presque au complet. Les hommes sont de beaux spécimens de la classe agricole, et ils avaient de bons chevaux. Les mesures prises pour entraver les chevaux étaient tout ce qu'on pouvait désirer de mieux; aussi,un seul animal a-t-il été blessé, et ce, très légèrement (1). Ce régiment aurait beaucoup meilleure mine si le commandant et les autres officiers se montraient plus soucieux de l'uniformité dans l'habillement (2). Le sergent Baxter a été envoyé de la batterie "A" pour aider à l'instruction, et il a rendu de bons services.

Batteries de campagne.

Les trois batteries de campagne ont fait les exercices en camp—celles de Montréal et de Richmond à leurs dépôts respectifs, et celle de Shefford, à Saint-Jean.

L'inspecteur d'artillerie fera rapport sur l'état de ces batteries. J'apprends que la batterie de campagne de Montréal s'est mieux montrée que jamais, si c'est possible; cela fait beaucoup d'honneur au lieutenant-colonel Stevenson et à tous ceux qui composent ce corps (3). Je serais heureux de voir le lieutenant-colonel Stevenson placé à la tête de l'artillerie de campagne dans mon district; à mon avis, les précieux services qu'il a rendus à la milice lui ont justement mérité de l'avancement.

Artillerie de place.

La brigade d'artillerie de place de Montréal s'est acquittée des exercices à son dépôt, et le lieutenant-colonel Worsley a fait l'appel des contrôles de solde.

Par suite de la reconstruction de la salle d'exercice, les armes et les munitions en la possession de ce corps ont dû être transférées dans les magasins de district, ce qui fait que l'inspecteur d'artillerie n'a pu passer la brigade en revue.

La brigade s'est fidèlement acquittée des exercices, et c'est avec beaucoup de plaisir que je puis faire rapport d'un grand progrès dans l'apparence et l'aguerrissement de ce corps. Le lieutenant-colonel Oswald et ses officiers sont infatigables dans leurs efforts et méritent beaucoup d'éloges. Il faudra louer un bâtiment convenable pour permettre à ce corps, ainsi qu'à la batterie de campagne, de s'exercer, le printemps prochain; autrement on ne pourra pas les maintenir sur un bon pied. La batterie de place de Saint-Jean a fait les exercices à son dépôt, et passé une bonne revue.

Infanterie—Corps urbains.

Le 1er carabiniers du Prince de Galles a été inspecté, le 20 octobre, par le major général commandant.

Le major général commandant a aussi inspecté le 3e carabiniers Victoria du Canada le 17 juin, et le 5e écossais royaux du Canada le 20 octobre. Je crois que je puis dire que le major général s'est déclaré satisfait de l'apparence et des exercices de ces corps (4). Le 6e fusiliers a été passé en revue le 27 octobre par le lieutenant-colonel Worsley, qui rapporte que ce bataillon a subi une inspection fort satisfaisante à tous égards (5). J'ai inspecté le 53e bataillon à Sherbrooke, le 22 septembre. L'effectif de ce corps était un peu faible, et l'inspection ne m'a pas autant satisfait que je l'aurais désiré. J'ai signalé les défauts, et j'espère qu'il y aura progrès l'année prochaine.

Conformément aux ordres généraux n° 9, 10 mai 1886 (6), les corps ci-dessous mentionnés se sont assemblés en camp, à Saint-Jean, P.Q., le 26 juin, sous mon commandement, savoir:—le 6e cavalerie, la batterie de campagne de Shefford, et les 11e, 50e, 51e, 52e, 58e et 60e bataillons, avec l'état-major suivant, savoir:—le lieutenant-colonel Worsley, major de brigade, instructeur en chef de tir; le lieutenant-colonel Mattice, major de brigade; le major Atkinson, aide-major de brigade; le capitaine Trotter, prévost; le capitaine Clapham, officier préposé aux approvisionnements; le chirurgien-major Mayrand, principal officier de santé; le major H. R. Smith, officier d'ordonnance, et le capitaine Smith, fourrier de campement.

Le camp fut assis sur un terrain appartenant à l'État, et la corporation de Saint-Jean mit à la disposition des troupes un terrain d'exercice ainsi qu'un champ de tir.

Les ordres des quartiers généraux concernant les exercices annuels ont été strictement observés.

Le tir à la cible a été exécuté sous la direction du lieutenant-colonel Worsley (7), chaque homme tirant le nombre prescrit de cartouches; et j'annexe les notes de tir. En général, les carabines ont besoin d'être réparées, mais avec un seul armurier il s'écoulera quelques années avant que toutes les armes puissent être mises en bon état (8). L'armurier en est actuellement aux armes du 11e bataillon, qui lui donneront de la besogne pour tout l'hiver.

L'équipement est très défectueux et l'on devrait y voir (9). Je puis dire qu'actuellement il n'y a pas un seul corps, dans mon district, qui soit en état de se mettre en campagne. J'espère que l'on pourra au moins distribuer à mes corps urbains le

portemanteau dont il y a une fourniture en magasin (10). Les rations étaient excellentes, et il n'y a pas eu de plaintes. L'officier préposé aux approvisionnements a rempli ses rudes devoirs à l'entière satisfaction de tous et mérite beaucoup d'éloges (11). La cavalerie et le 58e bataillon exceptés, l'effectif de tous les corps était faible. J'ai prié les commandants de régiments et de compagnies de consigner par écrit les causes de cet état de choses, et la correspondance a été transmise aux quartiers généraux avec un état des compagnies faibles. Il me semble qu'il devrait être établi un règlement quelconque déterminant le minimum de l'effectif des compagnies en activité, et que tout officier se rendant au camp avec une compagnie au-dessous du complet prescrit, devrait être exposé à se voir rayer de la liste (12).

Chaque année, dans mon district, l'effectif des corps ruraux s'en va de plus faible en plus faible, et, cette année, deux corps—le 50e et le 52e—se sont rendus au camp avec des cadres vides, sauf les officiers qui étaient au complet. J'incline à croire qu'il serait à propos de réorganiser la milice de frontière dans mon district, par la fusion des corps et la réduction des compagnies (13). Je considère que ceci mérite une attention sérieuse.

La santé des troupes a été excellente, et leur conduite de même.

L'Association Chrétienne des Jeunes Gens a dressé une tente qui a été bien fréquentée par les hommes.

Je désire vous faire remarquer de nouveau que la compagnie indépendante, de Saint-George et Saint-Sébastien, a manqué à l'appel, bien qu'elle eût reçu l'ordre de se rendre au camp; par conséquent, je dois recommander qu'elle soit licenciée (14). Cette compagnie ne s'est pas exercée depuis des années, et c'est de l'argent perdu que de la laisser figurer dans les cadres de la milice.

79e bataillon.

Ce bataillon a reçu la permission de faire les exercices en camp à son dépôt local, et il s'est assemblé à Waterloo le 17 septembre. J'ai inspecté le camp le 27 septembre et l'ai trouvé bien posé et très propre. Les ordres relatifs au camp ont été bien observés. La santé des troup s a été excellente. Je regrette de dire qu'il y a eu un décès, mais l'individu est mort de vieillesse; et, d'après les renseignements que j'ai pris, il n'aurait pas dû être enrôlé. Le bataillon s'est présenté très propre à l'inspection; toutefois j'ai été désappointé sous le rapport de son instruction et de son apparence, m'étant attendu de le trouver plus au fait des exercices vu qu'il avait campé trois années de suite (15). Les payeurs de district ont fait, en ma présence, l'appel du contrôle de solde de tous les corps, et les règlements à ce sujet ont été très strictement observés. L'état-major du camp a rempli son rude service à mon entière satisfaction, et je dois des remerciements à tous et chacun. Des gardes d'honneur ont été fournies par l'artillerie de place de Montréal, ainsi que par le 1er carabiers du Prince de Galles, et une escorte l'a été par la compagnie n° 1 du 6e cavalerie à l'occasion de la visite d'adieu de Son Excellence le dernier gouverneur général à Montréal. A cette occasion, Son Excellence et S. A. R. la princesse Louise voulurent bien inspecter le 6e fusiliers dans le Skating Rink, où Son Altesse Royale présenta des prix à ceux qui avaient remporté la victoire au dernier concours de l'Association fédérale de carabiniers, à Ottawa. Le bouclier présenté par les troupes auxiliaires de la Grande-Bretagne fut *l'un* des prix remportés par le bataillon.

La brigade est sortie le 24 mai en l'honneur du jour, et le 65e carabiniers a pris part à la revue.

La brigade a aussi assisté au service divin en juillet; le major général était présent.

En dernière analyse, je crois que je puis dire que la milice de Montréal continue à soutenir sa réputation de ne le céder à aucune dans le pays (16).

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

BOWEN VAN STRAUBENZEE, lieut.-colonel,

Aide-adjudant général, district militaire n° 5.

L'adjudant général,

Quartiers généraux, Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Très satisfaisant.
(2) Je partage entièrement cet avis.
(3) J'ai éprouvé beaucoup de plaisir à voir cette batterie.
(4) J'ai été satisfait de ces trois corps.
(5) J'ai eu le plaisir de voir ce bataillon moi même à une parade d'église.
(6) Les observations que j'ai publiées après avoir vu les troupes au camp sont annexées à mon rapport.
(7) J'ai eu le plaisir de voir comment le lieutenant-colonel Worsley fait son service comme instructeur de tir.
(8) J'ai l'honneur d'attirer l'attention sur cet état de choses.
(9) Et à d'autres aussi.
(10) Je partage entièrement cet avis.
(11) Très satisfaisant.
(12) Je partage cet avis.
(13) Je partage cet avis.
(14) Je partage cet avis.
(15) Je regrette d'apprendre ceci, vu que j'ai vu ce bataillon en bon état il y a trois ans.
(16) Je partage entièrement cet avis pour ce qui regarde les corps urbains.

DISTRICT MILITAIRE N° 6.

DÉPÔT, Montréal, 22 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information du major général commandant, que l'effectif actuel de la milice du district comprend les corps suivants, savoir :—

Carabiniers.

	Officiers, sous-officiers et soldats.
Le 64e voltigeurs, Beauharnois	278
Le 65e carabiniers Mont-Royal	368
Le 76e voltigeurs de Chateauguay	278

Infanterie.

Le 80e bataillon de Nicolet	278
Le 83e " Joliette	278
Le 84e " Saint-Hyacinthe	278
Le 85e "	278
Le 86e " Trois-Rivières	278
Total	2,314 (1)

Les corps qui ont été désignés pour faire les exercices annuels de 1883-4 (après une légère réduction des compagnies faite dans le but de pouvoir appeler un plus grand nombre de bataillons, convaincu que j'étais que les compagnies ne se présenteraient pas au complet) sont les suivants, savoir :—

	Cies.	Et.-maj.	Off.	S.-O. et S.	Total.
Le 64e bataillon	6	7	18	228	253
Le 65e bataillon	8	7	24	336	367
Le 76e bataillon	6	7	18	228	253
Le 80e bataillon	6	7	18	228	253
Le 84e bataillon	6	7	18	228	253
Le 85e bataillon	6	7	18	228	253
Total					1,632

Le contingent autorisé, pour le district, à faire les exercices annuels sous mon commandement, était de 1,600.

Camp de Laprairie.

Le 26 juin dernier, un camp de brigade d'exercice a été formé pour douze jours à Laprairie, avec l'état-major suivant, savoir :—

L'aide-adjudant général, commandant;
Le lieut.-colonel E. Lamontagne, major de brigade;

Le lieut.-col. J. J. Sheppard, du 83e bataillon, instructeur de tir;
Le major J. B. Emond, du 86e bataillon, fourrier de campement;
Le capitaine Dostaler, du 83e bataillon, prévost;
Le capitaine Charles Levesque, du 86e bataillon, officier préposé aux approvisionnements;
Le capitaine H. Prevost, du 65e bataillon, officier d'ordonnance;
L'adjudant Joseph E. Parent, du 83e bataillon, aide-major de brigade;
Et le chirurgien M. Rivard, du 83e bataillon, principal officier de santé.

Les corps qui ont fait les exercices en camp à Laprairie, ainsi que ci-dessus mentionné, sont les suivants, savoir :—

Le 64e bataillon,	lieutenant-colonel	J. M. Prudhomme	159
Le 76e "	"	P. A. Rodier	121
Le 80e "	"	E. S. Foy	158
Le 84e "	"	Doherty	180
Le 85e "	"	Brosseau	258
			876
Le 83e bataillon, à Joliette			177
Le 86e " Louisville			197
			1,250
Le 65e bataillon			271
Total			1,521

Après avoir fait les exercices annuels à son *dépôt de bataillon*, à Montréal, le 65e —lieutenant-colonel Ouimet—obtint des quartiers généraux la permission spéciale de joindre le camp de Laprairie pour *quatre jours*—du 29 juin au 2 juillet, jour où j'inspectai ce bataillon.

Ce corps exécuta différentes évolutions avec facilité et précision ; il avait remarquablement bonne mine. Présents à la revue, 271 en tout.

La permission de se rendre au camp lui avait été accordée à condition *qu'il ne toucherait pas de solde* pour ces quatre jours d'instruction supplémentaire.

Je suis heureux de pouvoir dire que pendant le camp la conduite des troupes a été très bonne, et que de toute cette période il ne leur est arrivé aucun accident (2).

64e bataillon.—Lieutenant-colonel J. M. Prudhomme.

Ce bataillon n'a envoyé que 159 hommes au camp.

Son commandant, le lieutenant-colonel J. M. Prudhomme, a le malheur d'être devenu, depuis quelques années, la victime d'une *surdité croissante* qui *nuit gravement à son utilité* lorsqu'il commande le bataillon aux manœuvres de brigade ; et vu qu'il a *soixante et un ans*, je crois qu'il est de mon devoir de recommander qu'il soit mis à la retraite (3) conformément aux ordres généraux, (23) du 9 novembre 1883, paragraphe 2).

76e bataillon.—Lieutenant-colonel Rodier.

Ce bataillon s'est porté au camp avec un effectif très faible—121 hommes seulement.

Son commandant, P. A. Rodier, est un homme maladif (toujours malade pendant les exercices annuels en camp) et incapable de dormir sous la tente.

De plus, le lieutenant-colonel P. A. Rodier réside à Montréal, loin de ses officiers et soldats, qui tous sont du comté de Chateauguay. Il lui est en conséquence très difficile de communiquer avec eux aussi souvent que l'avantage et le bien du service le demanderaient. Ceci étant contraire à l'intention et à la lettre du paragraphe 58 des règlements de la milice, je crois qu'il est de mon devoir, dans ces circonstances, de recommander que le lieutenant-colonel P. A. Rodier soit mis à la retraite (4).

80e bataillon—Lieutenant-colonel E. De Foy.

Présents au camp, 158, tous compris. C'est un bon bataillon. Le commandant de ce corps est un officier compétent.

81e bataillon.—Lieutenant-colonel Doherty.

Présents au camp, 180. C'est un bon bataillon; il possède un bon corps de musique. J'ai regretté de voir qu'à ce camp de Laprairie son effectif n'était pas aussi considérable qu'à celui de Berthier, en septembre dernier. Le commandant est un bon et énergique officier.

85e bataillon.—Lieutenant-colonel Brosseau.

C'était de beaucoup le plus nombreux des cinq bataillons assemblés au camp, son effectif s'élevant en tout à 258 hommes. Ces derniers étaient bien vêtus, bien équipés, et avaient remarquablement bonne mine.

Le lieutenant-colonel Brosseau mérite beaucoup d'éloges pour la manière dont il a préparé son bataillon (le 85e) pour ce camp. Ce corps possède une très bonne musique.

83e bataillon, Joliette.—Lieutenant-colonel J. J. Sheppard.

Avec la bienveillante permission de l'honorable ministre de la milice, ce bataillon a pu camper pendant 12 jours à Joliette, sous la direction du lieutenant-colonel E. Lamontagne, major de brigade.

J'ai inspecté ce bataillon le 29 juillet, c'est-à-dire un jour avant la levée du camp.

Présents à la revue, 177 en tout. La compagnie n° 2 ne s'est pas rendue.

J'ai trouvé le camp bien situé, les tentes correctement dressées, les gardes convenablement montées, l'uniforme, les armes et les équipements en bon état. Les hommes avaient bonne mine. Le maniement des armes et les feux ont été bien exécutés, mais le défilé n'a pas bien réussi. Le défilement de la compagnie n° 5 était loin d'être bon et a gâté l'effet général du mouvement. Néanmoins plusieurs évolutions de bataillon, et quelques autres manœuvres en ordre dispersé, ont été bien exécutés. Le commandant de ce bataillon est un officier compétent.

86e bataillon.—Lieutenant-colonel F. Houde.

Ce bataillon a aussi obtenu la permission de camper pendant 12 jours à Louisville, sous la direction du lieutenant-colonel Lamontagne, major de brigade.

Je l'ai inspecté le 5 octobre dernier, un jour avant la levée du camp.

J'ai trouvé le camp bien établi, les tentes correctement dressées, le terrain net, les gardes bien montées, l'uniforme et les armes en bon état. Les hommes avaient l'air martial.

Présents à la revue, 197 en tout. Le défilé a très bien réussi. Différentes évolutions et formations en ligne, en colonne et en échelons, déploiements, changements de front, etc., ont été bien exécutées. Je puis en dire autant des mouvements en ordre dispersé.

J'ai été très satisfait de ce bataillon, et le commandant mérite beaucoup d'éloges pour son zèle, son énergie et la manière habile dont il a fait manœuvrer ses hommes le jour de mon inspection.

Association de carabiniers.

Quatre associations de carabiniers ont eu des concours, cette année, dans le district placé sous mon commandement. Ce sont le 65e bataillon—lieutenant-colonel Ouimet, président; le 83e bataillon—lieutenant-colonel J. J. Sheppard, président; le 85e bataillon—lieutenant-colonel Brosseau, président; le 86e bataillon—lieutenant-colonel F. Houde, président. Je transmets avec le présent rapport les notes de tir des 83e, 85e et 86e bataillons.

Je ne puis me procurer celles du 65e bataillon, bien qu'on ait souvent écrit au lieutenant-colonel Ouimet à ce sujet.

Compagnie d'instruction militaire, collège de Joliette.

Le 14 avril dernier, j'ai inspecté la compagnie d'instruction militaire, à ce collège. Présents à la revue, 3 officiers, 40 sous-officiers et soldats. Maniement des armes et feux, bien ; école de peleton et manœuvres de compagnie, bien. Cette compagnie a de nouveau été inspectée le 16 de ce mois. Présents à la revue, 3 officiers et 47 sous-officiers et soldats. Maniement des armes, école de peloton et manœuvres de compagnie, bien. Les exercices ont été enseignés avec soin et habileté par le sergent Savagnac, de la batterie "A."

Ce collège mérite une mention spéciale pour la peine que se donnent ses directeurs de voir à ce que les élèves reçoivent de l'instruction une aussi bonne idée que possible dans les circonstances. Bien qu'ils ne puissent atteindre, au collège, un haut degré de capacité en dehors des exercices préliminaires, ces jeunes gens acquièrent cependant un port militaire et certaines connaissances qu'ils ne pourront guère jamais oublier.

Qu'il me soit permis de remercier encore une fois le lieutenant-colonel E. Lamontagne, major de brigade de ce district, pour l'aide très efficace et toujours empressée qu'il m'a constamment prêtée tant au bureau ici, qu'en camp, pendant la présente année.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. C. de LOTBINIÈRE-HARWOOD, lieutenant-colonel,

Aide-adjutant général, district militaire n° 6.

L'adjutant général de milice, Ottawa.

NOTES DU MAJOR GENERAL COMMANDANT.

(1) Effectif total—No 6—2,314 ; contingent autorisé à faire les exercices de 1882-3, 1,600, ce qui laisse 714 hommes ne devant pas être exercés. Des 1,600 autorisés, 1,521 ont fait les exercices—ce qui laisse une balance d'indemnité pour 79 hommes. Sur un total de 2,314, 1,521 seulement ont fait les exercices en 1882-83—ce qui laisse, pour cette année, 793 hommes qui n'ont pas été exercés.

(2) Pour l'opinion du M. G. C. sur le camp de ce district, à Laprairie, *voir* rapport des O. G.

(3) Je recommande qu'il soit mis à la retraite.

(4) Je recommande qu'il soit mis à la retraite.

DISTRICT MILITAIRE N° 7.

QUÉBEC, 12 novembre 1883.

MONSIEUR,—Conformément à la circulaire datée à Ottawa, le 5 octobre 1883, j'ai l'honneur de transmettre, pour l'information du major général commandant, mon présent rapport annuel sur l'état de la milice dans mon district, pour l'année 1883-84.

Voici quel est l'effectif établi des corps :—

	Officiers, S. O. et soldats.
Cavalerie (2 compagnies)	86
Batterie de campagne (1 batterie)	81
Artillerie de place (6 batteries)	270
Infanterie (74 compagnies)	3,417
	3,864 (1)

Nombre d'hommes de la milice active autorisés à faire les exercices annuels :—

En camp	1,598
Aux dépôts	1,077
	2,675

Corps désignés pour faire les exercices en camp :—

	Officiers.	Officsers, S. O. et soldats.
La batterie de campagne de Québec	6	70
La batterie d'A.P. de Gaspé a fait les exercices à son dépôt.		
Le 55e bataillon d'infanterie légère de Mégantic	16	201
Le 61e " " de Montmagny	17	184
Le 81e " " de Portneuf	25	174
Le 87e " " du comté de Québec	23	246
Le 88e " " de Kamouraska	25	240
Le 89e " " de Témiscouata	24	268
État-major	9	10
	145	1,393

Corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts :—

La batterie d'A. P. de Gaspé	3	34
La " No. 1 d'A. P. de Lévis	2	37
La " No. 2 " "	2	22
Le 23e bataillon, V. M.	15	132

Corps qui feront les exercices annuels pendant l'hiver :—

	Officiers.	Officiers, S. O. et soldats.
Cavalerie (2 compagnies)	12	84
Artillerie de place (3 batteries)	9	126
Le 8e carabiniers royaux	26	252
Le 9e voltigeurs	33	336
	80	798

Corps non autorisés à faire les exercices et qui ne se sont pas assemblés en camp :—

Le 17e bataillon, V.M. (8 compagnies)	368
Le 70e " " (6 ")	278
Le bat. de Dorchester (4 ")	185
	831

Observations générales.

Camp de division, Lévis.

Conformément à l'ordre général du 10 mai 1883, les corps suivants se sont assemblés au camp du génie, à Lévis, le 26 juin 1883, savoir :—

Artillerie.

La batterie de campagne de Québec, major Lindsay.

Infanterie.

Le 55e bataillon, major Ward.
Le 61e " lieutenant-colonel Colfer.
Le 81e " " " Beaudry,
Le 87e " " " Laurin.
Le 88e " " " Fraser.
Le 89e " " " Hudon.

L'état-major de division comprenait les officiers suivants, savoir :—

Le lieutenant-colonel Duchesnay, A.A.G., commandant; le lieutenant-colonel D'Orsonnens, major de brigade; le lieutenant T. Aylwin, du 8e carabiniers royaux

aide-major de brigade; le lieutenant D.P. Casgrain, du C.M.R., officier d'ordonnance; le lieutenant colonel Evanturel, du 9e carabiniers, prévost; le lieutenant-colonel Duchesnay, du 23e bataillon, instructeur de tir; le lieutenant-colonel Forrest, fourrier de campement; le chirurgien R. E. D. King, principal officier de santé, et le capitaine G. Vien, de la batterie de Lévis, officier préposé aux approvisionnements.

La batterie de campagne de Québec, commandée par le major C. Lindsay, fut la première à arriver au camp, étant partie de Québec de bonne heure, le matin. Comme d'habitude, cette batterie avait un effectif nombreux et était complètement équipée. A son arrivée, elle fut logée dans les baraques du génie royal.

Batterie de campagne de Québec.

Comme dans les années précédentes, cette batterie a fait honneur à mon district, et je dois rendre très favorablement compte de ses aptitudes (2).

C'est l'artillerie de campagne de Québec qui a fait le plus grand nombre de points au concours de tir à la cible, gouverné par les règlements de l'Association fédérale d'artillerie, et elle a remporté le prix de S. E. le gouverneur pour la suffisance en général.

Les bataillons ruraux n'arrivèrent au camp que dans l'après-midi; et à mesure qu'ils se présentaient, le major de brigade leur assigna leurs lignes respectives.

Cette année, il y eut progrès marqué dans l'instruction, et les officiers portèrent plus d'attention à l'exécution de leurs différents services, ainsi qu'à l'observation des règlements énoncés dans l'O. G. du 17 mai 1883.

Le 6 juillet, le major général commandant arriva au camp. Après que les hommes eurent dîné, les divers corps formèrent les rangs, chacun de leur côté, pour passer l'inspection. Le général fit d'abord à cheval le tour du camp, examinant toutes les dispositions; puis, il inspecta chaque bataillon, observant et indiquant toute irrégularité aux commandants à mesure qu'il avançait.

Peu après son départ du camp, je reçus de lui une note qu'il me donnait instruction de communiquer aux troupes placées sous mon commandement.

(On la trouvera annexée, avec d'autres, au rapport des O. G.)

Les rations étaient encore, cette année, de la meilleure qualité, et elles ont causé une satisfaction générale parmi les troupes.

La propreté du camp a généralement provoqué des éloges et grandement contribué à la bonne santé et au confort des troupes. Le fourrier de campement a visité le camp tous les jours et fait observer les règlements à ce sujet.

La santé des troupes en camp a été excellente, et le Dr King, principal officier de santé, dit dans son rapport officiel qu'il a trouvé très peu de maladie d'une nature grave, soit parmi les officiers ou les soldats; que le camp était remarquablement propre d'un bout à l'autre, etc. Je dois remercier cet officier de son zèle infatigable, vu qu'en outre de son service comme principal officier de santé, il a aussi rempli les fonctions de chirurgien dans son propre bataillon—le 55e infanterie légère de Mégantic.

Les recommandations faites à plusieurs reprises par mes collègues et moi-même quant à la nécessité d'établir des écoles permanentes d'infanterie, ont enfin été—je suis heureux de le dire—favorablement accueillies par les autorités aux quartiers généraux. Trois écoles ont été fondées dans Ontario, Québec et le Nouveau-Brunswick.

En vue de la plus grande efficacité de ces écoles, le gouvernement a envoyé en Angleterre des officiers qui ont été attachés à un régiment régulier pour y suivre un cours d'instruction de trois mois, avant d'être nommés aux divers commandements. Nous pouvons donc espérer que la milice du Canada retirera des avantages précieux de la formation de ces trois écoles permanentes d'infanterie.

23e bataillon de la Beauce.

Le 23e bataillon, commandé par le lieutenant-colonel Duchesnay, s'est assemblé en camp à Sainte-Marie, pour une période de 12 jours. L'emplacement de ce camp était bien choisi et procurait tous les avantages sous le rapport de l'eau et de l'espace.

J'ai été satisfait de voir avec quelle régularité on avait mis en pratique les instructions du major général commandant. Quelques officiers sortirent des rangs chacun leur tour et commandèrent des manœuvres de compagnie et de bataillon qui furent très bien exécutées. L'effectif total assemblé s'élevait à 147 officiers, sous-officiers et soldats.

EXERCICES DE 1882-83.

Hussards canadiens de la Reine.

J'inspectai ce corps le 28 mai dernier, à la fin de l'instruction annuelle qui eut lieu pendant l'hiver. L'effectif des hussards canadiens de la Reine, à la revue, était de 78 hommes et 78 chevaux.

L'escadron passa par les évolutions ordinaires du défilé au pas et au trot. L'officier commandant lui fit ensuite exécuter quelques manœuvres de campagne qui réussirent bien. Plusieurs officiers furent invités à sortir des rangs pour faire faire le maniement des armes de pied ferme et en marchant. La manière dont toutes les évolutions et les exercices furent exécutés, fit beaucoup d'honneur aux officiers, dont on put remarquer le zèle et l'attention pendant l'instruction. Les hussards canadiens de la Reine ont un corps de trompettes composé de sept exécutants. On peut s'attendre à une plus grande efficacité dans cette branche particulière du service, vu qu'une école permanente de cavalerie doit être conjointement établie dans les provinces de Québec et d'Ontario, pendant les mois prochains, sous les ordres du lieutenant-colonel Turnbull, qui a été spécialement formé en Angleterre pour être chargé du commandement et de l'instruction. Il est à espérer que les officiers, les sous-officiers et les soldats des corps de cavalerie profiteront de l'établissement de cette école pour suivre un cours d'instruction.

8e carabiniers royaux.

J'ai inspecté, le 24 mai dernier, sur les plaines d'Abraham, le 8e carabiniers royaux, dont l'effectif, à la revue, s'élevait en tout à 304 hommes.

J'ai l'air d'user de partialité en parlant, tous les ans, du haut degré d'aguerrissement atteint par ce corps (3) ; mais c'est encore mon agréable devoir de le faire. Le grand concours de spectateurs présents sur le terrain, lors de la revue, faisait hautement l'éloge de la belle tenue de ce bataillon.

Le 8e carabiniers royaux possède une bonne musique d'instruments de cuivre et de fifres que les officiers mettent, d'une manière très digne d'éloges, à la disposition des citoyens pendant les beaux mois d'été. Il y a aussi un corps de clairons.

Un corps de signalistes, composé de douze jeunes gens intelligents et instruits, a été formé en rapport avec ce bataillon, sous le contrôle et la direction du capitaine W. E. Russell. Les officiers se sont procuré, à leurs propres frais, tous les appareils nécessaires, et ce corps de signalistes est très bon (4). J'étais présent en plusieurs occasions où des dépêches cachetées furent envoyées d'une distance de plus de cinq milles, au moyen de pavillons ; et ces dépêches furent exactement reçues dans un court espace de temps.

Ce corps de signalistes a aussi importé des héliographes, et, en septembre dernier, le *Canada*, vaisseau de S. M., ayant à bord le prince George de Galles, fut signalé du Cap Tourmente à Québec—distance de 35 milles.

Je désirerais attirer spécialement votre favorable attention sur l'efficacité de cette branche particulière, qui, dans les circonstances critiques, se trouverait être d'une grande utilité.

J'espère que sous peu le département examinera l'àpropos de fournir aux bons corps de milice un équipement uniforme complet pour les fins ci-dessus, et ainsi épargner aux officiers de nouvelles dépenses (5).

9e voltigeurs.

Ce corps a fait ses exercices annuels pour 1882-83, et s'est assemblé le 21 mai dernier pour passer l'inspection dans la salle d'exercice, vu que le temps était trop orageux pour permettre de faire la revue du bataillon dehors.

Par suite de quelque défaut d'organisation, le 9e voltigeurs n'a pas réuni un effectif aussi nombreux que les années précédentes ; mais les quatre compagnies que j'ai vues ce jour-là, et la manière dont elles ont exécuté les différentes manœuvres de compagnie et évolutions de bataillon, ont montré que ce corps ne serait pas lent à regagner ce qu'il a perdu. L'effectif total, à la revue, était de 168 officiers, sous-officiers et soldats (6).

Batterie de campagne de Québec.

Comme dans les années précédentes, cette batterie a fait honneur à mon district, et je dois faire un rapport favorable de ses aptitudes.

C'est la batterie de campagne de Québec qui a fait le plus grand nombre de points au concours de tir à la cible gouverné par les règlements de l'Association fédérale d'artilleurs, et elle a remporté le prix du gouverneur général pour la suffisance.

Ecole d'instruction pour l'infanterie.

Une école d'infanterie pour les officiers, les sous-officiers et les soldats des corps de la milice active a été ouverte à Québec, le 8 janvier dernier, conformément à l'ordre général du 6 décembre 1882, et elle s'est continuée jusqu'au milieu d'avril. Le lieutenant-colonel Duchesnay, A.A.G., commandant; le lieutenant-colonel D'Orsonnens, major de brigade, adjudant; le capitaine Frève, du 89e bataillon, adjudant-adjoint; et le sergent Philipp, de la batterie "A," instructeur.

Trente-sept officiers et sous-officiers sont entrés à l'école pour y recevoir l'instruction, et ont obtenu des certificats de seconde classe.

Mes meilleurs remerciements sont acquis au lieutenant-colonel Cotton, commandant de la batterie "A," E.R.A., grâce à la bienveillance duquel les cadets ont acquis une parfaite connaissance pratique de l'économie interne d'un bataillon.

Chaque jour, deux officiers se sont présentés pour le service à la citadelle, et ont été attachés à l'officier du jour pour suivre l'exécution en détail du service.

Deux sous-officiers ont aussi été désignés, chaque jour, comme sergents de semaine, et se sont présentés au maréchal-des-logis-chef pour faire le service.

Pendant leur séjour à l'école, les officiers furent requis d'assister, comme surnuméraires, aux conseils de guerre de district, et de faire un rapport spécial de la manière dont les choses se passaient.

Je considère que la formation de ces écoles a produit beaucoup de bien, et les résultats en ont été clairement démontrés, pendant les camps, par la manière dont les officiers et les sous-officiers formés dans les institutions ci-dessus ont rempli leurs devoirs.

Je saisis cette occasion de remercier le lieutenant-colonel D'Orsonnens de l'aide qu'il m'a prêtée pour mettre l'école sur un bon pied.

Le lieutenant-colonel D'Orsonnens ayant été nommé au commandement de l'école permanente d'infanterie sur le point d'être établie à Saint-Jean, P.Q., et ayant été attaché pendant trois mois à un régiment impérial, à Aldershot, la science et l'expérience qu'il a acquises seront d'une grande utilité pour la milice. Je fais les meilleurs souhaits pour son succès dans sa future carrière.

Le capitaine Frève, du 89e bataillon, a rempli les fonctions d'adjudant-adjoint de l'école et s'est montré bon instructeur en même temps que rigide pour la discipline.

Comme sergent-major, le sergent Philipps, de la batterie "A", a rempli ses dévoirs avec son habileté ordinaire, et il a satisfait tout le monde.

Association de carabiniers.

Les différentes associations de carabiniers dans mon district ont eu leurs assemblées annuelles.

Dans les concours annuels des associations fédérales et provinciales de carabiniers, le 8e carabiniers royaux a gardé sa place ; il a remporté les meilleurs prix et se trouve en tête de la liste du peloton de Wimbledon pour l'année prochaine (7)

Observations.

Pour clore mon rapport, j'ai l'honneur de reconnaître l'aide cordiale que j'ai reçue des officiers de mon état-major de district.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. J. DUCHESNAY, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général,
District militaire n° 7.

L'adjudant général de milice.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Total, 4,021.

(2) J'ai eu le plaisir de voir cette batterie à la revue, et je puis en parler avec autant d'éloge qu'autrefois.

Le major Crawford Lindsay mérite beaucoup d'éloges. Tout ce dont ce corps a besoin, c'est d'être armé de carabines plus modernes.

(3) Je suis heureux de recevoir un aussi bon rapport.

(4) Les signaux constituent, de nos jours, une affaire si importante, que je recommande que ces officiers n'aient pas à supporter ces dépenses, et que des mesures soient prises pour établir une entière uniformité de système dans tous les corps de signalistes du Canada, sous les ordres d'un instructeur compétent.

(5) La dépense faite pour se procurer des héliographes devrait, je crois, être supportée par le public.

(6) Je regrette de voir une telle faiblesse numérique dans les états :—Compagnie n° 1, 8 hommes seulement ; compagnie n° 2, 8 hommes seulement ; compagnie n° 8, 10 hommes seulement ; compagnie n° 3, 16 hommes seulement ; compagnie n° 2, 17 hommes seulement. On devrait, je crois, retenir la solde à ces compagnies.

(7) Je suis heureux de recevoir un aussi bon rapport sur les associations de carabiniers.

DISTRICT MILITAIRE N° 8.

BUREAU DE L'AIDE-ADJUDANT GÉNÉRAL,
SAINT-JEAN, N. B., 24 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour être soumis au major général commandant, le résumé du rapport d'inspection de ce district, ou détail des exercices annuels.

Voici quel est, par armes, l'effectif de la milice active dans le district.

Effectif des corps existants :—

Cavalerie.		
8e régiment (7 compagnies)	29	315
Artillerie de campagne.		
Newcastle, Woodstock, (2 batteries)	12	158
Artillerie de place.		
Brigade du N. B. (6 batteries)	26	252
Génie.		
Le génie de Brighton (1 compagnie)	3	42
Infanterie et carabiniers.		
62e bataillon, fusiliers (6 compagnies)	26	272
67e " (9 compagnies)	35	398
71e " 7 "	29	314
73e " 5 "	21	230
74e " 6 "	25	272
Indépendantes 2 "	6	84

Nombre d'hommes de la milice active autorisé à faire les exercices :—

En camp	96	1,031
Aux dépôts	64	497
	160	1,534

Corps qui ont fait les exercices en camp, à Sussex :—

Cavalerie.

Le 8e régiment, lieutenant-colonel Domville, 4 compagnies.

Génie.

La compagnie de Brighton, major Vince.

Infanterie et carabiniers.

Le 67e bataillon, lieutenant-colonel Upton, 9 compagnies.
Le 71e " " Marsh, 7 "

Corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts :—

Artillerie de place.

La batterie de Newcastle, major R. R. Call, camp local.
La " de Woodstock, " Dibblee, "

Artillerie de place.

La brigade du Nouveau-Brunswick, batteries nos 1, 2, 3, 7, 9 et 10, lieutenant-colonel Foster.

Infanterie.

Le 62e bataillon, fusiliers de Saint-Jean, lieut.-colonel Blaine, 6 compagnies.
La compagnie de carabiniers de Saint-Jean, capitaine Hart.

Corps qui n'ont pas fait les exercices annuels :—
Autorisés :—Nil.
Non autorisés.

Cavalerie.

Les compagnies nos 1, 2 et 4 du 8e régiment.

Infanterie et carabiniers.

Le 73e bataillon.
Le 74e "
La compagnie d'infanterie de Saint-George.

OBSERVATIONS SPÉCIALES.

CAMP DE BRIGADE À SUSSEX.

Les corps ci-dessus qui avaient reçu l'ordre de faire les exercices en camp se sont assemblés à Sussex, le 24 septembre, pour une période de douze jours. Tous se sont rendus avec de bons effectifs, bien qu'il y eût beaucoup de recrues dans les rangs.

8e régiment de cavalerie (1).

Quatre compagnies de ce beau régiment commandé par le lieutenant-colonel Domville étaient présentes. Leurs chevaux sont de très bonne trempe, ossus, de bonne taille et fort propres au service ; et je puis dire que ce corps a reçu des éloges particuliers de la part du major général. Il est évident que chaque officier et chaque homme ont dû faire de grands efforts pour mériter ces éloges.

Il règne un excellent esprit de corps dans le régiment, et le lieutenant-colonel Domville lui porte beaucoup d'attention. Permission a récemment été donnée de désigner ce corps sous le nom de "*Régiment de cavalerie Princesse Louise du Nouveau-Brunswick.*"

Artillerie.

Les batteries de campagne de Newcastle et de Woodstock ont fait les exercices en camps locaux, tandis que la brigade d'artillerie de place du Nouveau-Brunswick s'en est acquittée à son dépôt ; et ces corps ont été passés en revue par les inspecteurs de ces deux armes du service.

Génie.

La compagnie du génie de Brighton (2) s'est acquittée des exercices au camp de brigade de Sussex. Comme dans les années précédentes, ce fut le corps le plus utile du camp en ce qu'il épargna une dépense considérable au département.

Le major Raban, inspecteur du génie, a passé une grande partie du temps avec cette compagnie, au camp ; ses instructions lui ont été d'un grand avantage, et, d'un autre côté, les officiers d'état-major et autres ont profité de ses leçons ainsi que de l'usage pratique de l'héliographe.

Infanterie en camp :—

Le 67e bataillon
Et le 71e "

Ces deux bataillons sont très beaux sous le rapport du physique. Ils faisaient partie du camp, ici, il y a deux ans, et j'ai trouvé qu'ils avaient fait beaucoup de progrès depuis. Tous ceux qui composent ces corps ont travaillé ferme à se perfectionner, afin de pouvoir se présenter comme des soldats à la revue qui devait être passée par le major général (3), et je suis heureux de dire que ce dernier s'est déclaré très satisfait de leur apparence. J'ai remarqué avec plaisir le désir ardent que manifestait chaque homme d'obtenir des éloges de la part du major général. Il n'était pas de peine qu'on ne se donnât pour rendre ces corps aussi parfaits que pouvaient le permettre les moyens dont on disposait.

Effectif du camp.

La cavalerie était au grand complet—3 officiers et 42 hommes par compagnie, avec 7 officiers d'état-major.

Le génie était aussi au grand complet—2 officiers et 42 hommes.

Il ne manquait au 67e bataillon que 7 officiers et 5 hommes pour compléter l'effectif de 401 (4).

Il ne s'en fallait que de 3 officiers et 8 hommes pour que l'effectif du 71e fût au grand complet de 323 (5).

Je n'ai guère besoin de dire que les recrues étaient en grand nombre dans les rangs. Il y eut, tous les jours, inspection de peloton ; et l'on enseigna principalement aux hommes l'école de peloton ainsi que les manœuvres de compagnie.

La santé des troupes a été excellente malgré le temps froid ; les rations étaient bonnes et suffisantes.

J'ai fait une minutieuse inspection des armes, de l'équipement et de l'habillement de chaque homme, et j'ai trouvé le tout en bon état ; l'habillement était de très bonne qualité et neuf en grande partie.

Corps de musique.

La musique du 8e cavalerie est très bonne ; celle du 67e, médiocre ; celle du 71e, mauvaise.

Revue du major général.

Le 4 octobre, le major général passa le camp en revue, et après une minutieuse inspection faite par lui-même de chaque homme, par compagnies, dans l'avant-midi, et une revue de brigade ainsi qu'un exercice à feu, dans l'après-midi, il publia un ordre très élogieux, exprimant sa satisfaction de la belle apparence des troupes.

Je regrette d'avoir à faire rapport que, le génie excepté, la conduite des hommes, au camp, n'a pas été aussi bonne que d'ordinaire; et aussi que plusieurs d'entre eux ont terni la bonne rénommée de leur corps en tirant des cartouches à poudre, par les fenêtres des voitures du chemin de fer, en s'en retournant chez eux. Je n'ai guère besoin de dire que *les officiers sont beaucoup à blâmer pour avoir toléré une pareille conduite.*

Clairons.

Il n'y a guère de clairons actuellement, dans les provinces maritimes, qui soient capables de sonner les appels nécessaires pour faire exécuter les services du camp à l'heure fixée (6).

Je me permettrais de suggérer que les clairons appelés au camp touchassent 6 jours de solde supplémentaire, afin de pouvoir pratiquer avant de s'y rendre; car sans cet exercice préliminaire leurs lèvres deviennent sensibles et ils ne peuvent sonner les appels. Il va sans dire qu'on ne paierait cette solde supplémentaire aux clairons qu'à la fin du camp, après avoir constaté l'efficacité de leur service pendant toute la période des exercices.

Corps urbains.

J'ai inspecté le 62e fusiliers de Saint-Jean le 9 courant. Ce bataillon était au grand complet (7) et présentait une fort belle apparence. Ses manœuvres de campagne et ses mouvements d'attaque en ordre dispersé ont été bien exécutés. Le bataillon a fait beaucoup de progrès pendant les deux dernières années; il a une parade d'église chaque mois, en été, et des exercices toutes les semaines pendant l'année entière. En somme, il est sur un bon pied. Les officiers se sont procuré, pour tout le bataillon, des colbacks d'ordonnance qui ajoutent beaucoup à sa bonne mine lors des revues.

La compagnie de carabiniers de Saint-Jean, que j'ai inspectée le 9 courant, est un corps très actif composé d'hommes choisis, complètement équipé et remarquablement bien exercé (8). J'ai été très satisfait de sa mine.

Les associations de carabiniers de la province sont dans un état florissant, particulièrement l'association provinciale, qui fait beaucoup de bien en encourageant le tir à la cible, et en engageant d'autres à y prendre part.

J'ai l'honneur d'offrir mes remercîments aux officiers d'état-major suivants du camp de brigade à Sussex, pour l'appui cordial et l'aide empressée qu'ils m'ont prêtés, savoir :

Au *major de brigade*, le lieutenant-colonel C. Crewe-Read, M. B., n° 8 ;

A l'*aide-major de brigade*, le lieutenant H. M. Campbell, du 8e régiment de cavalerie ;

A l'*officier préposé aux approvisionnements*, le capitaine Thomas McKenzie, de l'état-major de milice ;

Au *fourrier de campement*, le major S. U. McCully, du 73e bataillon;

A l'*instructeur de tir*, le capitaine E. T. Sturdee, des fusiliers de Saint-Jean ;

A l'*officier d'ordonnance*, le major A. Markham, du 8e régiment de cavalerie;

Au *prévost*, le lieutenant-colonel E. B. Beer, du 74e bataillon ;

Et à l'*officier de santé*, le chirurgien C. P. Connell, du 67e bataillon.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOHN B. TAYLOR, lieut.-colonel,
Aide-adjudant général, district militaire n° 8.

L'adjudant général de milice,
Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) J'ai eu la satisfaction de remarquer les progrès de ce régiment, mais je regrette de dire que la sellerie est vieille et en partie hors de service.
(2) Excellent corps dont j'ai parlé dans le rapport de l'inspecteur du génie.
(3) Et j'ai été très satisfait d'eux.
(4) Très satisfaisant.
(5) Très satisfaisant.
(6) J'espère que lorsque l'école de Frédéricton sera établie, on pourra y donner des instructions sur les sonneries.
(7) Très satisfaisant.
(8) Très satisfaisant.

DISTRICT MILITAIRE n° 9.

BUREAU DE L'AIDE-ADJUDANT GÉNÉRAL,
SAINT-JEAN, 24 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour être soumis au major général commandant, le résumé du rapport d'inspection du district militaire n° 9, contenant le détail des exercices annuels.

Voici quel est, par armes, l'effectif établi de la milice active dans le district :—

Effectif des corps existants :—

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
Cavalerie :		
Compagnie du comté de King (1 compagnie)	3	42
Artillerie de campagne :		
Batterie de campagne d'Halifax (1 batterie)	5	100
" " de Sydney (autorisée mais non encore organisée)	3	79
Artillerie de place :		
1ère brigade d'Halifax (6 batteries)	25	282
2e " " (6 batteries)	25	272
Batterie de Digby (1 ")	3	42
" de Lunenburg (1 ")	3	42
" de Mahone Bay (1 ")	3	42
" de Pictou (1 ")	3	42
" de Yarmouth (1 ")	3	42
Infanterie et carabiniers :		
63e carabiniers d'Halifax (6 compagnies)	25	272
66e fusiliers de la Princesse Louise (8 ")	32	356
68e bataillon (9 ")	35	398
69e " (9 ")	35	398
72e " (6 ")	25	272
75e " (6 ")	25	272
78e " Highlanders (7 ")	28	314
Bataillon provisoire de Cumberland (5 ")	20	230
" " de Victoria (5 ")	20	230

3. Nombre d'hommes de la milice active autorisés à faire les exercices annuels :—

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.
En camp	138	1,158
Aux dépôts	102	1,128
Total	240	2,286

4. Corps qui ont fait les exercices en camp, à Pictou—

Infanterie :

Le 68e bataillon—lieutenant-colonel Chipman—7 compagnies.
Le 69e " " Starratt,—9 "
La compagnie n° 6 du 75e bataillon, 1 "
Le 78e bataillon—lieutenant-colonel Blair — 7 "
Le bataillon provisoire de Cumberland—major Harrison—5 compagnies.
Les Highlanders d'Argyle—lieutenant-colonel Bingham —5 "

Corps qui ont fait les exercices à leurs dépôts—

Artillerie :

La 1ère brigade d'artillerie de place d'Halifax—lieutenant-colonel Mowbray—6 batteries ;

La batterie de Digby, capitaine Daley ;
" de Lunenburg " Brown ;
" de Mahone Bay " James ;
" de Pictou " Gordon ;
" de Yarmouth " Jolly.

Infanterie et carabiniers :

Le 63e carabiniers d'Halifax—lieutenant-colonel Mackintosh—6 compagnies ;
Le 66e fusiliers de la Princesse Louise—lieut.-col. Brenmer— 8 "

5. Corps qui n'ont pas fait les exercices—

Autorisés à les faire :

La batterie de campagne d'Halifax.

Non autorisés à les faire :

La compagnie de cavalerie du comté de King ;
La 2e brigade d'artillerie de place d'Halifax ;
Le 72e bataillon, 6 compagnies ;
Le 75e " 5 "

OBSERVATIONS SPÉCIALES.

Tuos les corps ci-dessus appelés à camper se sont assemblés le 2 juillet, à Pictou, où il y a un excellent terrain de campement tout près du port, avec la faculté, pour les hommes, de pouvoir prendre de bons bains (ce qui est d'un grand avantage au point de vue de la santé) dont ils on profité tous les jours.

Les 68e, 69e et 78e bataillons sont trois corps remarquablement beaux, bien commandés, et aguerris. Je crois qu'ils peuvent supporter favorablement la comparaison avec n'importe lequel des corps ruraux que j'ai vus dans d'autres provinces.

J'ai remarqué un grand progrès dans le bataillon provisoire de Cumberland et les highlanders d'Argyle ; ce dernier corps se compose d'hommes doués d'un beau physique, appartenant au Cap-Breton.

Il s'est opéré dans les exercices un progrès de beaucoup plus considérable que celui de l'année dernière, et qui fait grand honneur tant aux officiers qu'aux hommes.

Je suis heureux de pouvoir dire que la conduite de tous les corps campés a été très bonne et paisible ; les hommes ont employé leurs loisirs à se perfectionner en nettoyant leurs fourniments, et ont rivalisé à l'envi les uns des autres à qui pourrait se montrer les meilleurs soldats,—plusieurs des officiers commandants ayant offert des prix pour l'homme le plus propre et le mieux équipé, à la revue.

Revue du major général.

Le 13 juillet, la brigade fut minutieusement passée en revue par le major général commandant, qui, je suis heureux de le dire, s'est déclaré très satisfait des troupes et les complimenta hautement sur leur propreté et leur bonne mine.

La santé de tous les hommes a été très bonne, et il n'y a guère eu de maladie, grâce, en grande partie, à la situation très avantageuse du camp. Les rations étaient de bonne qualité et en quantité suffisante: elles ont coûté 19½ cents par tête, chaque jour.

Nous devons des remerciements au maire, à la municipalité et aux habitants de Pictou en général, pour leur bienveillance et les efforts qu'ils ont faits dans le but de rendre le camp agréable aux troupes.

La batterie de place de Pictou s'est rendue avec son beau corps de musique, et a manœuvré avec la brigade lors de la revue du major général; cette batterie se tient à la hauteur de sa réputation de très beau corps, et elle est bien exercée. J'avais pu juger de ses exercices d'infanterie quelques jours auparavant, et je dois dire que j'ai été très satisfait de cette batterie sous tout rapport.

Mon état-major de brigade se composait des officiers dont suit la liste; je saisis cette occasion de leur exprimer mes remerciements pour s'être efforcés de si bien faire réussir le camp :—

Major de brigade—le lieutenant-colonel MacShane, M.B., n° 9;

Aide-major de brigade—le capitaine T. McKenzie, de l'état-major de milice;

Officier préposé aux approvisionnements—le lieutenant Fred. W. Fraser, de la batterie de Pictou;

Fourrier de campement—le capitaine Isaac Barnhill, du 78e bataillon;

Officier de santé—le chirurgien Page, du 78e bataillon;

Instructeur d'artillerie—le lieutenant-colonel J. R. Murray, du 66e fusiliers de la Princesse Louise;

Officier d'ordonnance—le lieutenant B. Webster, du 68e bataillon;

Prévost—le capitaine Jacques, du 72e bataillon.

Je dois ajouter aux noms ci-dessus celui du major Guy, très bon garde-magasin.

Corps urbains.

J'ai inspecté le 63e carabiniers et le 66e fusiliers de la Princesse Louise dans la cour d'exercice, à Halifax, le 15 courant. Ces deux corps se sont présentés avec un bon effectif et paraissaient remarquablement bien avec leurs armes, fourniments et habillements nets et bien ajustés. Leurs mouvements, à la revue, ont été exécutés avec fermeté et précision, ce qui prouve que les hommes ont porté beaucoup d'attention à leurs exercices. Mais la cour d'exercice est trop petite pour qu'un bataillon y puisse donner une idée exacte de sa capacité, et il lui est impossible de s'y exercer en ordre dispersé. J'espère qu'on pourra se procurer un plus grand champ de manœuvre, vu que l'espace limité du terrain constitue un grave désavantage, et je ne fais que rendre justice aux hommes en disant que leurs efforts pour former deux beaux bataillons comme le 63e et le 66e, me paraissent mériter l'agrandissement non-seulement du champ de manœuvre, mais encore de la salle d'exercice. En effet, les salles d'armes de compagnie se réduisent à de simples armoires *si petites qu'on ne permettrait pas qu'elles servissent de magasins à des compagnies rurales, et tellement incommodes qu'il est impossible de prévenir des pertes.* Je transmets, en vue de la construction de nouvelles salles d'armes, des plans auxquels on accordera, j'espère, une favorable attention.

ARTILLERIE.

Les inspecteurs d'artillerie feront rapport sur cette arme du service qui paraît être d'une si grande importance pour la défense des provinces maritimes.

J'ai passé en revue la batterie de Digby, le 14 courant, comme elle venait d'achever ses exercices annuels (vu que l'inspecteur d'artillerie ne pouvait pas être présent), et je l'ai vu exécuter le tir du canon avec de bons résultats. Il pleuvait tellement que je n'ai pas pu être témoin de ses manœuvres à la revue; mais par la manière active dont je lui ai vu faire le service des bouches à feu, je juge que c'est un corps aguerri.

ASSOCIATIONS DE CARABINIERS.

L'association provinciale de carabiniers est activement à l'œuvre et fait d'excellente besogne en encourageant le tir à la cible. Les associations de comté sont aussi bien encouragées.

J'ai l'honneur d'être, monsieur.
Votre obéissant serviteur,

JOHN B. TAYLOR, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général, district militaire n° 9.

L'adjudant général de milice.

DISTRICT MILITAIRE N° 10.

FORT-COLBORNE, WINNIPEG, 1er décembre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour être soumis au major général commandant, mon présent rapport annuel sur l'état de la milice dans mon district, pour l'année 1883-84, ainsi qu'un rapport d'inspection (en forme de tableau) pour la même période.

L'effectif établi des corps existants dans ce district, au commencement de la présente année, savoir, le 1er juillet 1883, se composait comme suit :- -

	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Total.
Cavalerie, (1 compagnie)	3	42	45
Artillerie de campagne, (1 batterie)	6	79	85
Infanterie à cheval, (3 compagnies)	9	126	135
Infanterie (7 compagnies)	21	294	315
Total de toutes armes	39	541	580

Nombre d'hommes autorisés à faire les exercices annuels :—

En camp	85
Aux dépôts de compagnie	295
Total	380

Corps qui ont fait les exercices en camp :—

	No.
La batterie de campagne de Winnipeg	1
La cavalerie de Winnipeg	1

Corps qui a fait les exercices à son dépôt :—

La compagnie d'infanterie de Saint-Jean-Baptiste	1
Total	3

Corps qui n'ont pas fait les exercices bien qu'à ce autorisés :—

L'infanterie de Winnipeg, (compagnie)	1
" de Kildonan "	1
" d'Emerson "	1
" de Saint-Boniface "	1
Total	4

Corps qui ont été dispensés des exercices :—

L'infanterie à cheval de Prince-Albert (compagnies)	2
" " de Duke Lake (compagnie)	1
" de Prince-Albert "	1
" de Battleford "	1
Total	5

Ainsi que le fait voir l'état ci-dessus, une seule compagnie d'infanterie (celle de Saint-Jean-Baptiste) a tenté de s'exercer cette année, et ce, avec un très médiocre résultat, comme on peut s'en convaincre par un coup-d'œil jeté sur mon résumé en forme de tableau.

La batterie de campagne de Winnipeg,

commandée par le lieutenant-colonel titulaire W. N. Kennedy, a campé, le 19 juin dernier, pour une période de vingt-quatre jours, c'est-à-dire jusqu'au 12 juillet, date à laquelle je la passai définitivement en revue et la congédiai.

Ainsi qu'on le verra en consultant la colonne des observations contenue au tableau, ce campement embrassait deux périodes d'exercices annuels, savoir, celle de l'année dernière et celle de la présente année.

Cette longue période d'exercices consécutifs eut un très bon effet et mit la batterie sur un très bon pied ; à la levée du camp, les chevaux comme les hommes étaient bien au fait de la besogne.

Vu que la batterie était campée à Fort-Osborne, j'ai pu suivre ses progrès de jour en jour, et c'est avec beaucoup de plaisir que je rends témoignage de l'assiduité des officiers et des hommes.

Le 2 et le 11 juillet, j'ai assisté, à la Montagne-de-Pierre, au tir à boulets et à obus exécuté, chaque fois, par la batterie d'une manière extrêmement remarquable, bien que les fusées fussent détériorées pour avoir été longtemps gardées en magasin et qu'on ne pût pas s'y fier du tout (2)—ce qui nuisait beaucoup au calcul relatif à l'explosion des bombes, et était par conséquent de nature à décourager les tireurs qui, sous tous autres rapports, avaient si bien réussi. Je recommanderais fortement que de nouvelles fusées à durée fixe fussent fournies à cette batterie, à temps pour le tir de l'année prochaine, (3) vu que celles actuellement en magasin ne peuvent que tromper l'attente des hommes, et ne valent absolument rien pour le service actif.

Le 2 juillet, la batterie a tiré un salut royal en face du pénitencier. La chose prit assez peu de temps et le service des bouches à feu fut bien fait, si l'on considère qu'on ne pouvait disposer que de deux canons pour ce service. La partie saillante des manœuvres de force, à la revue, consistait dans le démontage des pièces et le démantèlement des affûts, puis dans le remontage et la reprise de l'action.

Les prix généreusement donnés pour ce concours par les officiers, ont été chaudement disputés, et le temps pris pour les manœuvres a généralement été très court ; le détachement vainqueur s'en étant acquitté en aussi peu temps qu'on ait jamais pu le faire en ce pays. Il a aussi été donné, à cette occasion, des prix pour les chevaux les mieux pansés, ainsi que pour les harnais, harnachements et canons les plus nets, ce qui a donné lieu à une vive concurrence dont les résultats ont été fort satisfaisants. Pendant tout le campement, la batterie s'est conduite d'une manière paisible et militaire ; les gardes ont été montées et les sentinelles posées avec régularité, et chaque chose a été faite avec la discipline voulue et conformément aux règlements et ordres relatifs aux campements.

Pendant les élections qui ont eu lieu à Portage-du-Rat, en septembre dernier, j'ai, sur une réquisition dûment signée par le maire et les magistrats de la municipalité, ordonné à un détachement de 2 officiers et 40 hommes de ce corps, accompagné du chirurgien de la batterie, de se rendre à cet endroit pour prêter aide à l'autorité civile, dans le cas où l'on aurait besoin de ses services.

Mon ordre fut promptement exécuté, et le colonel Kennedy qui commandait le détachement fit le plus grand éloge de ce dernier, à son retour (4). Heureusement, il n'y eut pas d'émeute, mais y eût-il lieu de recourir à l'intervention de la milice, je suis persuadé que tous les hommes qui la composaient auraient été prêts à faire leur devoir, sans aucune espèce de préjugé politique ou personnel.

La compagnie d'infanterie de Saint-Jean-Baptiste,

placée sous le commandement du capitaine Thibault, a été passée en revue par moi le 10 août, date sur laquelle nous nous étions mutuellement entendus plusieurs jours auparavant.

Je fus donc beaucoup désappointé de ne trouver, après une fatigante route de six heures en chemin de fer et en "barouche," que le capitaine et dix-sept hommes m'attendant au rendez-vous.

Le capitaine expliqua que les hommes étaient occupés aux foins et à la récolte, et que plusieurs d'entre eux résivant à de longues distances du dépôt, se trouvaient dans l'impossibilité absolue de se rendre à la revue.

Les quelques hommes présents exécutèrent assez médiocrement les exercices mentionnés dans mon rapport en forme de tableau, mais, en somme, ils paraissaient passablement bien sous d'autres rapports, si l'on tient compte du long usage de leur habillement, et du fait que le capitaine—ainsi qu'il l'a dit—s'était efforcé mais en vain, de se procurer de la terre à pipe pour les ceinturons des hommes et leurs bretelles de fusils, dont l'apparence était loin de réjouir la vue, mais qui, autrement, étaient en bon état (5). Les armes que portaient ces hommes étaient néanmoins passablement nettes, ainsi que celles déposées dans la salle d'armes; ces dernières, de même que les capotes, les fourniments et l'habillement des absents, furent examinés et comptés après la revue, et le compte en fut trouvé exact, si ce n'est qu'une partie des objets se trouvaient, au dire du capitaine, entre les mains des absents.

Le capitaine Thibault est actuellement le seul officier qu'ait la compagnie, les autres ayant résigné il y a quelque temps et n'étant pas encore remplacés.

Je considère que cette compagnie se trouve dans une position de beaucoup trop isolée, et que ses membres sont beaucoup trop disséminés pour être d'aucune utilité pratique pour le service, à moins que, de fait, l'idée du bataillon rural projeté ne soit mise à exécution—auquel cas on pourrait stimuler ce corps en l'amenant en contact avec les autres compagnies, ou quelques-unes d'entre elles, dans les camps d'exercice.

La compagnie de cavalerie de Winnipeg,

commandée par le capitaine Knight, a fait les exercices en camp à son dépôt, à ses propres frais quant aux rations, préférant s'exercer pendant six jours consécutifs de six heures chacun que pendant douze jours à raison de trois heures par jour (6). Ceci vient en partie de la difficulté d'obtenir des chevaux aux prix alloués par le gouvernement, et aussi de la facilité plus grande qu'on a ainsi de garder les mêmes chevaux avec les mêmes cavaliers pendant toute la période des exercices.

Le camp fut formé le 7 août, et levé le 13, après ma revue. (Pour les détails des manœuvres, etc., *voir* le résumé en forme de tableau.)

Les progrès faits par la compagnie pendant cette courte période ont été marqués et satisfaisants, et les chevaux—qui étaient très supérieurs à ceux ordinairement loués comme chevaux de troupes—m'ont paru se faire promptement à la besogne et ont, de fait, exécuté les diverses évolutions d'une manière très passable.

Les hommes avaient bonne mine avec leur uniforme neuf; et, comme ils avaient fait des exercices volontaires avant de se rendre au camp, ils avaient l'air très martial et paraissaient tous désireux de s'aguerrir.

Les lieutenants Disbrowe et Shelton, appelés à prendre le commandement chacun leur tour, ont fait manœuvrer le corps d'une manière satifaisante.

Je dois néanmoins répéter ici ce que je disais dans mon dernier rapport, à savoir, que pour arriver à quelque chose qui ressemble à une efficacité permanente en fait de cavalerie, il est essentiel que le corps soit exercé tous les ans en camp avec les

mêmes chevaux, autant que possible, ou encore mieux, que les chevaux appartiennent aux cavaliers, qui pourraient alors sortir en toute occasion avec les mêmes montures, soit pour l'exercice, soit pour le service, et en tout temps, seraient heureux et fiers d'avoir l'animal le mieux dressé de la compagnie et ne perdraient aucune occasion de le dompter, même en dehors du service.

La compagnie d'infanterie de Winnipeg,

commandée par le capitaine Mackeand, n'a pas fait les exercices, cette année, pour la même raison que celle donnée dans mon dernier rapport annuel.

En vertu d'un ordre publié dans la *Gazette* du 9 courant, cette compagnie a été absorbée par le nouveau corps désigné sous le nom de "90e bataillon, carabiniers de Winnipeg."

La compagnie d'infanterie de Kildonan,

commandée par le capitaine Rolph n'a pas fait d'exercices depuis trois ans; elle en a été dispensée pour la première année, mais elle a été autorisée à les faire pour les deux dernières de cette période. On trouvera une explication de ceci dans mon dernier rapport. J'ajouterai que la résignation du capitaine Rolph est actuellement entre mes mains, et qu'un autre officier est prêt à prendre sa place, avec un nouveau cadre déjà rempli de signatures de jeunes gens désireux de réorganiser cette compagnie comme partie du bataillon rural d'infanterie, avec dépôt à Winnipeg.

La compagnie d'infanterie de Saint-Boniface,

a encore omis de faire les exercices, cette année, bien qu'elle y fût autorisée.

Le commandant (capitaine Prudhomme) donne de cette abstention les mêmes raisons que l'année dernière, mais il désire réorganiser le corps ci-dessus comme l'une des compagnies du bataillon rural projeté.

La compagnie d'infanterie d'Emerson,

n'a pas fait d'exercices depuis trois ans, mais elle pourrait sans doute être réorganisée de la même manière que la précédente. Le capitaine Nash, qui commande ce corps, est le maire actuel d'Emerson et fait un officier très populaire et parfaitement qualifié.

Les corps du Nord-Ouest.

consistant en trois compagnies d'infanterie à cheval et deux compagnies d'infanterie à pied, ont été dispensés des exercices jusqu'à nouvel ordre, en vertu d'instructions reçues de l'adjudant général, en date du 10 août 1882.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

La formation (par ordre publié dans la *Gazette* du 9 novembre) du 90e carabiniers de Winnipeg, conformément à la recommandation contenue dans mon dernier rapport annuel, a communiqué une nouvelle vie aux cercles militaires ici, et promet d'engendrer un salutaire esprit d'émulation des plus avantageux pour la prospérité des troupes. Les cadres des six compagnies du nouveau bataillon sont déjà remplis, et s'ils ne sont pas encore au complet, cela vient du désir qu'éprouvent les commandants de former leurs corps avec la meilleure classe de recrues. De fait, les compagnies nos 1, 4 et 6 sont maintenant au complet, et les compagnies nos 2, 3 et 5 le seront le 3 courant.

La compagnie de cavalerie a déjà commencé à faire, chaque semaine, des exercices volontaires dans le hangar, et la batterie de campagne organise aussi de pareilles assemblées au même endroit. dans le même but. Le nouveau bataillon s'est assuré de la salle Wesley (grand bâtiment), qui lui servira de hangar d'exercices pendant l'hiver, et elle a commencé à s'y exercer le 10 courant.

Avec des résultats aussi encourageants dès le début, ne serait-il pas grandement à propos de suivre le conseil du capitaine Carruther, et d'organiser les anciennes compagnies rurales éloignées en bataillon d'infanterie rural, avec dépôt et état-major

à Winnipeg, ajoutant à leur effectif, disons une compagnie de Portage-la-Prairie et une de Brandon, vu que ces deux endroits désirent vivement organiser des corps pour leur propre protection ainsi que pour celle de la région en général, et qu'ils en ont souvent demandé la permission.

Je tiens aussi de la meilleure source qu'il serait facile d'obtenir à la Montagne-de-Pierre et dans ses environs, une belle compagnie de cavalerie ou d'infanterie montée fournissant ses propres chevaux, et dont M. S. Bedson, préfet du pénitencier, prendrait volontiers le commandement. Je ne vois pas non plus qu'une troupe comme celle-là, ou même une plus forte, serait en aucune manière disproportionnée aux grands intérêts qu'embrasse la protection de la vie et de la propriété dans cette vaste et précieuse région.

Borné comme l'est le Manitoba, à l'ouest par des tribus de sauvages encore puissantes quoique paisibles, et dont il est plus que jamais probable que l'amitié deviendra une chose incertaine dans un avenir rapproché, et au sud par les tribus mécontentes de sauvages des Etats-Unis, contre lesquelles nous sommes exposés en tout temps à être obligés de défendre nos troupeaux et nos greniers (pour ne rien dire de nos foyers et de nos familles), ne serait-il pas prudent de prendre toute précaution de nous prémunir contre des éventualités possibles en prenant avantage des offres volontaires de la fleur des jeunes gens du pays désireuse de s'enrôler dans les rangs de ses défenseurs (10), et de se préparer à cet important service—si jamais elle était appelée à le remplir—en consacrant une petite partie de ses loisirs à l'acquisition des connaissances nécessaires pour devenir propre à cette fin ?

Assurément, cette région de l'ouest a raisonnablement droit de s'attendre à ce que le gouvernement fédéral la traite avec libéralité et fournisse aux jeunes gens l'occasion d'accomplir leurs très louables désirs sous ce rapport.

J'ai de plus l'honneur de représenter très respectueusement qu'il serait à propos de réorganiser, ou plutôt d'*organiser* les corps du Nord-Ouest, qui, bien qu'enrôlés depuis plus de trois ans déjà, et à peu après fournis d'armes, de munitions et de sellerie, n'ont jamais été assemblés depuis pour l'instruction, vu que jusqu'à présent ils n'ont pas encore reçu d'uniforme (11). Ces corps existent encore et leurs officiers commandants pourraient les ranimer en peu de temps si on les encourageait à le faire.

Le besoin d'une salle d'exercice vaste et centrale se fait actuellement plus que jamais sentir dans la ville de Winnipeg, et je puis dire que le succès de la nouvelle organisation dépendra beaucoup de la construction prochaine d'un pareil bâtiment, car je sais par expérience que bien que dans le premier moment d'enthousiasme militaire les officiers et les hommes puissent être prêts et disposés à payer de leur bourse le loyer de logements nécessaires aux fins de l'instruction, cependant une apathie continue de la part du gouvernement à l'égard des besoins et du confort des troupes, ou un soin trop parcimonieux à l'effet d'éviter des dépenses nécessaires, finira par mécontenter les hommes et diminuer en proportion l'intérêt qu'il portent à l'œuvre commencée.

Poudrière.

Le besoin d'une poudrière sûre et convenable se fait aussi vivement sentir à Winnipeg (12), mais comme une récente correspondance a déjà pleinement exposé ma manière de voir à ce sujet au major général commandant, je n'ai que faire d'en parler davantage ici.

Associations de carabiniers du Manitoba.

Il y a actuellement dans ce district deux bonnes associations de carabiniers :—

1° L'association provinciale de carabiniers du Manitoba, pour laquelle un nouveau champ de tir a été établi, cette année, à la Montagne-de-Pierre, et qui ne le cède à aucune autre dans le Canada.

Le champ de tir a déjà coûté plus de mille piastres à l'association, et il lui serait revenu considérablement plus cher n'eût été l'aide bienveillante de M. Bedson, préfet du pénitencier, qui a fait faire la plus grande partie des travaux par les forçats, n'exigeant qu'une bagatelle pour ce service.

Le concours annuel qui a eu lieu le 15 août et les jours suivants a très bien réussi sous tout rapport ; les prix en argent s'élevaient à environ $1,500, et ceux en nature à peu près autant. L'assistance était plus considérable qu'en aucune occasion précédente, et un bien plus grand nombre de concurrents se sont disputé les prix (13).

2° L'association de carabiniers de Brandon, qui n'a été fondée que l'année dernière, a aussi eu un concours auquel s'est rendu beaucoup de monde. Elle paraît avoir un excellent champ de tir entièrement établi à ses propres frais, vu qu'elle n'a pas encore reçu d'aide du gouvernement.

Cette association était représentée au concours provincial par huit concurrents qui ont réussi à remporter leur bonne part des prix.

Elle s'est affiliée à l'Association provinciale de carabiniers du Manitoba.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. F. HOUGHTON, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général, district militaire n° 10 (14).

NOTES DU MAJOR-GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Très satisfaisant.
(2) J'ai l'honneur d'attirer l'attention sur cet état de choses.
(3) Recommandé.
(4) Très satisfaisant.
(5) Ceci me paraît faire voir les désavantages des ceinturons exigeant l'usage de la terre à pipe.
(6) C'est, à mon avis, un arrangement qui présente des objections, n'étant pas de nature à contribuer à l'aguerrissement des troupes.
(7) Satisfaisant.
(8) Je partage entièrement cet avis ; et je me demande si un corps de cavalerie peut exister sans que les chevaux appartiennent aux hommes qui le composent.
(9) Cette chose requiert des connaissances locales.
(10) Je recommande ceci à l'attention du gouvernement.
(11) Je recommande ceci à la sérieuse attention du gouvernement.
(12) Cette correspondance a été transmise au ministre de la milice.
(13) Fort satisfaisant.
(14) Vu l'état dans lequel se trouvent les divers corps sur lesquels il est fait rapport, dans ce district, il me semble qu'il serait à propos qu'aussitôt le 90e bataillon organisé, le district entier fût visité par le major général commandant.

DISTRICT MILITAIRE N° 11.

NOTE.—Vu que les exercices annuels des troupes de ce district ne sont pas terminés, le rapport de l'aide-adjudant général ne saurait être transmis à temps pour être publié avec ceux reçus des autres districts, pour l'année dernière.

W. POWELL, colonel,
Adjudant général.

1er janvier 1884.

DISTRICT MILITAIRE N° 12.

BUREAU DE L'AIDE-ADJUDANT GÉNÉRAL,
SAINT-JEAN, N. B., 26 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre, pour être soumis au major général commandant, le résumé du rapport d'inspection de ce district, contenant le détail des exercices annuels.

2. Voici quel est, par armes, l'effectif établi de la milice active dans le district :—

Effectif des corps existants—

Artillerie de place :

	Officiers	Sous-officiers et soldats.
Brigade provisoire de l'Ile du Prince Édouard, (3 batteries)	14	126

Génie :

Compagnie de Charlottetown, (1 compagnie)	3	42

Infanterie :

82e bataillon, (6 compagnies)	25	272
Bataillon provisoire du comté de King, (2 compagnies)	6	84
Bataillon provisoire du comté de Prince, (2 compagnies)	6	84

3. Nombre d'hommes de la milice active autorisé à faire les exercices annuels :—

	Officiers	Sous-officiers et soldats.
En camp	20	294
Aux dépôts	14	168
	34	462

4. Corps qui ont fait les exercices en camp—

Génie :

La compagnie de Charlottetown—major Doherty.

Infanterie :

Le 82e bataillon—lieutenant-colonel Beer—4 compagnies ;
Le bataillon provisoire du comté de King, 1 compagnie ;
Et le bataillon provisoire du comté de Prince, 1 compagnie.

5. Corps qui n'ont pas fait les exercices annuels :—
Autorisés à s'exercer—Nil.
Non autorisés à s'exercer—

Infanterie :

La compagnie n° 2 du 82e bataillon ;
" bataillon du comté de King ;
" " " de Prince.

OBSERVATIONS SPÉCIALES.

Un camp de bataillon provisoire, placé sous le commandement du major Freeland, major de brigade, ayant été autorisé, ce camp a été formé le 26 juin, à Milton, près de Charlottetown, et a duré jusqu'au 6 juillet. Vu que c'était le premier camp tenu sur l'île depuis un certain nombre d'années, les hommes s'y sont rendus en bon nombre. Je l'ai inspecté le 4 juillet, et je dois en faire un rapport très satisfaisant à tous égards. Je dois dire aussi que beaucoup d'éloges sont dues au major Freeland, ainsi qu'au major Irving., commandant de l'artillerie de place, pour les succès qui ont couronné leurs efforts, dans lesquels ils ont été bien appuyés du lieutenant-colonel Beer et des officiers cadets. Je n'ai aucun doute que ce camp prouvera aux officiers et aux hommes y ayant pris part, le grand avantage qu'il a sur le système suivi jusqu'ici des exercices aux dépôts de compagnie. En outre, il est re-

connu que les exercices d'un corps rural faits à son dépôt ne valent pratiquement rien par le service réel quel qu'il soit. Le major Freeland m'informe que " au camp une attention spéciale fut portée aux devoirs des sous-officiers, que l'on obligea de tenir des contrôles exacts de tous les hommes de service, lesquels, ainsi que les hommes de corvée et les soldats d'ordonnance, paradèrent avec la garde montante, alors que l'on vérifiait l'exactitude du contrôle fourni par le sergent de semaine.

Artillerie.

Les progrès de l'artillerie, dans le district, depuis que le major Irving en est le commandant, font beaucoup d'honneur à ce dernier. Au dernier concours de l'association fédérale d'artilleurs, la batterie n° 1 de sa brigade a remporté les prix suivants, qu'elle a disputés à l'artillerie de tout le Canada, savoir :—

1. Le prix pour le démontage et le remontage des pièces.
2. Le prix du gouverneur pour la suffisance en général.
3. Le quatrième prix collectif de tir de concour, avec canons à âme lisse.
4. Le prix d'assistance volontaire.
5. Trois prix individuels.

La batterie n° 3, de Georgetown, a remporté :—

1. Les 1er et 3e prix collectifs de tir de concours,—canons à âme lisse.
2. Deux prix individuels.

Génie :

La compagnie de Charlottetown est un très beau corps ; je l'ai inspectée au camp. Le major Raban, inspecteur du génie, l'a aussi passée en revue et fera rapport.

Je suis heureux de pouvoir dire que *tous les objets manquants en fait d'armes, d'équipement et d'habillement, lors des revues du major de brigade, ont été remplacés, et que le montant en a été porté au compte de l'indemnité pour le " soin des armes."*

L'association provinciale de carabiniers est bien dirigée, et l'on porte beaucoup d'intérêt au tir de la carabine dans les environs de Charlottetown. Je suis heureux de dire que je puis faire rapport d'un grand progrès dans la milice active de ce district.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

JOHN B. TAYLOR, lieutenant-colonel,
Aide-adjudant général, district militaire n° 12.

L'adjudant-général de milice,
Ottawa.

ANNEXE

Rapport d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 1. Lieut.-Col. W. HAYES JACKSON, A.A.G.			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
État-major de brigade	...	Lt.-col. Jackson, A.A.G., London	9	7	9	7	London.....			En camp.		
1er régiment de cavalerie	4	Lt.-col. J. Cole, London.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Borbridge, St. Thomas.....	3	42	1	26	London.....	22 juin.	12	do	17	A pied.
do 2	...	Major F. Peters, London,.....	3	42	2	26	do	22 do	12		1	
do 3	...	Major Stewart, Courtright.....	3	42	1	33	do	22 do	12		61	C. A.
do 4	...	Sous-lieut. Wigle, Kingsville.....	3	42	1	27	do	22 do	12		113	C. F.
		État-major.....	6	5	4	3						
		Total	18	173	9	115						

No 3.

fait les exercices annuels de 1883–84.

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
			Le chirug. d'ét.-m. et le major Miller blessés en tomb. de chev.											
24 heures.	21⅞c. par homme; 29½c. par cheval.	Bonne.	Non	Non	En bon état; sellerie de la cie n° 3, beaucoup usée.	Défilé au pas et au trot; manœuvres de brigade, et évolutions de campagne en général; médiocrement.	Rapportés tels.	Non terminé.				30 juin.	3 juillet.	120 chevaux.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 1—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon. ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Batterie de campagne de London	...	Major J. Peters, London	6	74	4	67	London.....	22 juin.	12	Camp.	1	A pied.
1ère brigade provisoire d'artillerie de campagne	2	Lieut.-colonel Macdonald, Guelph.								do		Chemin de fer.
Batterie n° 1...	...	Major Nicoll, Guelph.....	4	76	4	62	London	22 juin.	12		73	
do 2...	...	Major Hood, Guelph.....	4	76	3	65	do	22 do	12		73	
		État-major	4	4	3	2						
		Total.....	12	156	10	129						
Batterie d'artillerie de place de Sarnia.....	...	Cap. Ellis, Sarnia	3	42	3	42	Sarnia.....		12	Au dépôt.		

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
8 heures.	21⅛c. par homme ; 29½c. par cheval.	Bonne.	Non.	Non.	En bon état ; sellerie beaucoup usée.	Défilé au pas et au trot ; exercice de brigade et manœuvres de campagne en général ; très bien.	Rapportés tels.		A Toronto.			30 juin	3 juil.	29 chevaux.
18 heures.	do	do	Non.	Non.	do	do	do		do			30 juin	3 juil.	N° 1, 25 ; n° 2, 27 ; État-maj. 5 ; total, 57 chev'x.
6 heures.		do	Non.	Non.	do	Maniement des armes, feux, et manœuvres de compagnie ; médiocres.	do		Non exécuté.			26 sept.	26 sept.	

8—5

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 1—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou Corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
7e fusiliers.....	7	Lt.-col. Walker, London.								Au dépôt local.		
Compagnie n° 1..	...	Cap. Smith, London.....	3	42	2	41	London		12			
do 2..	...	Major Miller, London.....	3	42	2	41	do		12			
do 3.	...	Cap. McKenzie, London.....	3	42	2	40	do		12			
do 4.	...	Cap. McBeth, London.....	3	42	2	39	do		12			
do 5.	...	Cap. Gartshone, London	3	42	2	42	do		12			
do 6.	...	Cap. Peel, London.....	3	42	2	42	do		12			
do 7.	...	Cap. MacRae, London..	3	42	2	43	do		12			
		État-major.....	8	4	8	4						
		Total	29	298	22	292						
22e carabiniers d'Oxford.	8	Lt-col. Cowan, Ingersoll.	.....	.....	.....	.....	....		.....	En camp.	17	Chemin de fer.
Compagnie n° 1.	...	Cap. Macqueen, Woodstock.....	3	42	3	35	London.....	22 juin.	12		27	
do 2.	...	Cap. Loveys, Embro.....	3	42	2	24	do	22 do	12		22	
do 3.	...	Cap. Williamson, Princeton.....	3	42	2	27	do	22 do	12		38	
do 4.	...	Cap. Hegler, Ingersoll.....	3	42	3	41	do	22 do	12		17	
do 5.	...	Cap. Bleakly, Norwich	3	42	1	22	do	22 do	12		40	
do 6.	...	Cap. McCleneghan, Woodstock	3	42	2	38	do	22 do	12		27	
do 7.	...	Cap Clement, Woodstock	3	42	1	21	do	22 do	12		27	
do 8.	...	Cap. Day, Thamesford.	3	42	3	27	do	22 do	12		17	
		État-major.....	8	5	5	5						
		Total.	32	341	22	240						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
6 heures.	Hommes, 21¼c.; chevaux, 29½c.	Bonne.	Non.	Oui; 45 exécutants; très bonne.	En bon état; sacs collants.	Défilé en colonne et quart de colonne; instruction générale et manœuvres de brigade; très bien.	Rapportés tels.		Non terminé.			2 juillet.	4 juillet.	Etat-major, 5 chevaux.
24 heures.	Bonne; un seul homme emprisonné pour 7 jours.	Le chirurgien a été blessé en tombant de son cheval. (*Voir* Etat-major.)	Oui; 24 exécutants. Bonne.	do	Défilé en colonne et quart de colonne; manœuvres de brigade; grandes manœuvres et feux; assez bien.	do			do			30 juin.	3 juillet.	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 1—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
24e bataillon, infanterie de Kent.....	7	Lt.-col. Baxter, Chatham.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Patterson, Chatham.....	3	42	2	32	London.....	22 juin	12		66	
do 2	...	Cap. Atkinson, Chatham.	3	42	2	37	do	do	12		66	
do 3	...	Cap. Somerville, Ridgetown.....	3	42	1	11	do	do	12		59	
do 4	...	Cap Smith, Chatham.....	3	42	2	39	do	do	12	En camp.	66	Chemin de fer et voiture.
do 5	...	Lieut. Johnson, Bothwell..... ...	3	42	2	31	do	do	12		44	
do 6	...	Cap. Denhardt, Dresden.....	3	42	3	31	do	do	12		83	
do 7	...	Cap. Cheyne, Windsor...	3	42	1	30	do	do	12		110	
		Etat-major	8	5	6	4						
		Total....	29	299	19	215						
25e bataillon, infanterie d'Elgin.....	6	Lt.-col. O'Malley St-Thomas.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Graham, St-Thomas.....	3	42	3	35	London.....	22 juin	12		15	
do 2	...	Lieut. Wilson, Vienna...	3	42	2	42	do	do	12		28	
do 3	...	Cap. Weisbrod, Aylmer	3	42	2	28	do	do	12		28	
do 4	...	Cap. Bradley, St. Thomas.	3	42	2	33	do	do	12	En camp.	15	Chemin de fer.
do 6	...	Cap. Lindsay, St-Thomas	3	42	3	35	do	do	12		15	
do 7	...	Cap. Ley, Leamington.....	3	42	3	40	do	do	12		102	V. 18 C. de f. 84
		Etat-major	8	5	7	5						
		Total.	26	257	22	218						

ait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a,	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnies.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	Hommes, 21⅞c.; chevaux, 29½c.	Bonne.	Non.	Oui ; 20 exécutants ; bonne.	En bon état ; tuniques tachées par les sacs.	Défilé en colonne et quart de colonne ; exercice de brigade, grande manœuv. et feux. Assez bien.	Rapportés tels.		Non terminé.			30 juin	3 juillet	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
24 heures.	Hommes, 21⅞c.; chevaux, 29½c.	Bonne.	Non.	Oui ; 18 exécutants ; bonne.	do	do	do		do			30 juin	3 juillet	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui on

DISTRICT MILITAIRE N° 1—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
27e bataillon, infantorie de Lambton	6	Lieut.-col. Fisher, Sarnia.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Woodward, Petrolia.....	3	42	3	40	London	22 juin	12 jours.	En camp.	52	Chemin de fer et bateau.
do 2	...	Cap. Pollock, Forest	3	42	2	37	do	22 do			71	
do 3	...	Capitaine Gattis, Widder.....	3	42	2	37	do	22 do			62	
do 4	...	Cap. Kenward, Warwick	3	42	3	42	do	22 do			36	
do 5	...	Cap. Beattie, Wallaceburg ...	3	42	2	42	do	22 do			9	
do 6	...	Cap. Carrall, Watford	3	42	3	34	do	22 do			36	
		État-major	8	5	7	5						
		Total	26	257	22	237						
28e bataillon, infanterie de Perth	6	Lieut.-col. Scott, Stratford.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Burnham, Stratford.....	3	42	2	34	London	22 juin	12 jours.	En camp.	33	Chemin de fer et voiture.
do 2	...	Cap. Hamilton, Stratford	3	42	3	42	do	22 do			33	
do 3	...	Cap. Moscrip, St. Mary's.....	3	42	3	36	do	22 do			22	
do 4	...	Capitaine Beam, St. Mary's	3	42	3	25	do	22 do			22	
do 5	...	Capitaine Paisey, Kirkton	3	42	2	19	do	22 do			34	
do 6	...	Cap. Gourley, Stratford	3	42	2	22	do	22 do			33	
		État-major.....	8	5	8	.....						
		Total	26	257	23	178						

fait les exercices annuels de 1883–84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *tout fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	21⅞c. par homme ; 29½c. par cheval.	Bonne.	Non.	Oui ; 32 exécutants ; très bonne.	En bon état ; tuniques tachées par les sacs.	Défilé en colonne et quart de colonne ; exercice de brigade, grandes manœuvres et feux ; bien.	Rapportés tels.		Non terminé.			30 juin.	3 juill.	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
24 heures.	21⅞c. par homme ; 29½c. par cheval.	Bonne.	Non.	Oui ; 27 exécutants ; bonne.	do	Défilé en colonne et quart de colonne ; exercices de brigade, grandes manœuvres et feux ; assez bien.	do		do			30 juin.	3 juill.	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 1.—*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
30e bataillon, carabiniers.....	10	Lt.-col. Clarke, Guelph.										
Compagnie n° 1.	...	Cap Mason, Harriston.....	3	42	2	34	London.....	22 juin.	12		72	
do 2.	...	Lieut. Craine, Guelph.....	3	42	2	35	do	22 do	12		73	
do 3.	...	Cap. Beattie, Fergus.....	3	42	1	43	do	22 do	12		89	
do 4.	...	Cap Allen, Elora.....	3	42	2	40	do	22 do	12		86	
do 5.	...	Cap. Winfield, Mount Forest...	3	42	2	29	do	22 do	12	En camp.	82	Chemin de fer et voiture.
do 6.	...	Cap. Mutrie, Eramosa.....	3	42	2	40	do	22 do	12		79	
do 7.	...	Cap. McDowell, Erin	3	42	2	41	do	22 do	12		109	
do 8.	...	Cap Moore, Palmerston	3	42	3	39	do	22 do	12		117	
do 9.	...	Cap Booth, Moorefield.....	3	42	2	32	do	22 do	12		75	
do 10.	...	Cap Whyte, Arthur.....	3	42	2	40	do	22 do	12		97	
		État-major.....	8	5	7	4						
		Total..	38	425	27	377						
32e bataillon, infant., Bruce.	8	Lt.-col. Cooper, Walkerton.										
Compagnie n° 1.	...	Cap. Stafford, Port Elgin	3	42	2	41	London.....	22 juin.	12		167	
do 2.	...	Cap Lascombe, Kincardine.....	3	42	3	39	do	22 do	12		104	
do 3.	...	Cap Jeffries, Lucknow.....	3	42	3	39	do	22 do	12		88	
do 4.	...	Cap. Valentine, Paisley.....	3	42	3	41	do	22 do	12	do	155	do
do 5.	...	Cap. Moffatt, Walkerton	3	42	3	40	do	22 do	12		140	
do 6.	...	Cap. Douglas, Tarel	3	42	2	42	do	22 do	12		183	
do 7.	...	Cap. Henderson, Belmore.	3	42	2	37	do	22 do	12		86	
do 8.	...	Cap. Gillies, Teeswater.....	3	42	1	38	do	22 do	12		86	
		État-major.....	8	5	8	1						
		Total..	32	341	27	318						

fait les exercices annuels de 1882–83---*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	Hommes, 21⅛c. ; chevaux, 29½c.	Bonne.	Non.	Oui ; 16 musiciens ; bonne.	En bon état.	Défilé en colonne et quart de colonne, évolutions de brigade, grandes manœuvres et feux. Bien.	Oui.	Aucun.	Non terminé.			30 juin.	3 juillet	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
do	do	do	Le major Eckford est tombé de son cheval et s'est gravement et dangereusement blessé ; un homme blessé sur le chemin de fer.	Oui ; 20 musiciens. Passable.	En bon état ; tuniques tachées par les sacs.	do	do	do	do			30 juin.	3 juillet	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	
												30 do	3 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 2. Lieut.-col. R. B. DENISON, A.A.G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.					
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
Gardes du corps du gouv. gén.	2	Lieut.-col. G. T. Denison, Toronto.								Aux casernes.		
Compagnie "A"	...	Major Denison, Toronto	3	42	3	40	Fort neuf. ...	10 juin.	12			
do "B"	...	Major Dunn, Toronto	3	42	2	42	do	10 do	12			
		État-major	3	.....	3	.....						
		Total	9	84	8	82						
2e régiment de cavalerie	8	Lt.-col. Gregory, Ste-Catherine								En camp.		A pied, bateau et ch. de fer.
Comp. n° 1	...	Cap. Gregory, Ste-Catherine	3	42	2	39	Niagara	22 juin.	12		13	
do 2	...	Cap. McConnell, Oak Ridges	3	42	2	27	do	22 do	12		52	
do 3	...	Cap. Button, Markham	3	42	2	36	do	22 do	12		57	
do 4	...	Cap. Burch, Grimsby	3	42	2	33	do	22 do	12		30	
do 5	...	Cap. Jones, Burford	3	42	2	30	do	22 do	12		100	
do 6	...	Cap. Servos, Queenston	3	42	2	33	do	22 do	12		7	
do 7	...	Cap. Buchner, Welland	3	42	2	31	do	22 do	12		26	
do 8	...	État-major	8	.....	7	.....						
		Total	29	294	21	229						
Batteries de campagne, Toronto	1	Major Gray, Toronto	6	79	3	64	Niagara	22 juin.	12	do	36	do
Hamilton	2	Maj. Van Wagner, Hamilton	6	79	1	59	do	22 do	12		50	
Welland	3	Major King, Port Colborne	6	79	5	57	do	22 do	12		27	
		Total	18	237	9	180						

fait les exercices de 1883-84.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.		Bonne.	Non.	Oui; 15; bonne.	Bonne.	Défilé; maniement des armes; évolutions de campagne.	Rapportés tels.			15·16	12·53 17·80	17 juin. 17 do.	17 juin. 17 do.	Inspectés par le lt-col. Milson, major de brigade.
24 heures.	29·09c.	Bonne.	1 homme et 2 chevaux blessés, tel que rapporté.	Non.	do	Défilé; évolutions de campagne.	do					30 juin..	3 juillet.	Inspecté par le major gén. Luard, commandant la milice.
24 heures.		Bonne.	Non.	Non.	do		do					30 juin..	3 juillet.	Inspectées par le lt.-col. Irwin, inspect. de l'artillerie.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 2—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
Batteries de place: Collingwood.....	...	Lieut.-col. Hogg, Collingwood...	3	42	3	30	Colli'gwood	11 sept..	12	Non en camp.		
2e bataillon	10	Lt.-col. Otter, Toronto.										
Compag. n° 1	...	Capitaine Brown, Toronto.....	3	42	2	77	Toronto	1er juil.	12			
do 2	...	Capit. Pellatt, Toronto.	3	42	2	59	do	1er do	12			
do 3	...	Cap. Wilkinson, Toronto.....	3	42	3	60	do	1er do	12			
do 4	...	Capitaine Miller, Toronto.....	3	42	3	72	do	1er do	12			
do 5	...	Cap. Kersteman, Toronto.....	3	42	3	64	do	1er do	12			
do 6	...	Capit. Hamilton, Toronto.....	3	42	3	67	do	1er do	12	Non en camp.		Aucun.
do 7	...	Capit. Jennings, Toronto.....	3	42	3	60	do	1er do	12			
do 8	...	Capit. Sankey, Toronto.....	3	42	3	57	do	1er do	12			
do 9	...	Capit. Murray, Toronto.....	3	42	3	49	do	1er do	12			
do 10	...	Capitaine Baker, Toronto.....	3	42	3	60	do	1er do	12			
		État-major	8	.....	7	.....						
		Total	38	420	35	625						

fait les exercices annuels de 1882-83—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.		Bonne.	Non.	Bon.		Rapportés tels.						1er oct.	1er oct.	Inspectée par le lieut.-col. Montizambert.
12 heures.		Bonne.	Oui ; 40 ; très bonne.	Bon.	Défilé ; évolutions de bataillon et de brigade.	Rapportés tels.			200, 400 et 500 verges.	41·96	55·01	8 nov.	8 nov.	Inspecté par le major général Luard, commandant la milice.
											37·00	8 do	8 do	
											53·00	8 do	8 do	
											49·82	8 do	8 do	
											26·84	8 do	8 do	
											35·85	8 do	8 do	
											51·35	8 do	8 do	
											35·33	8 do	8 do	
											29·63	8 do	8 do	
											45·81	8 do	8 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 2—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
10e bataillon	8	Lieut.-col. Grasett, Toronto.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine Ball, Toronto.....	3	42	2	50	Toronto	5 avril	12	Non en camp.		Nil.
do 2	...	Capitaine Spence, Toronto	3	42	2	50	do	5 do	12			
do 3	...	Capitaine Caston, Toronto	3	42	2	53	do	5 do	12			
do 4	...	Capitaine Mason, Toronto.....	3	42	2	51	do	5 do	12			
do 5	...	Cap. Anderson, Toronto.....	3	42	2	48	do	5 do	12			
do 6	...	Cap. Paterson, Toronto.....	3	42	2	43	do	5 do	12			
do 7	...	Capitaine Bruce, Toronto.....	3	42	2	58	do	5 do	12			
do 8	...	Cap. Harrison, Toronto.....	3	42	3	54	do	5 do	12			
		Etat-major	8	.....	8	.....						
		Total	32	336	25	407						
13e bataillon	6	Lieut.-col. Skinner, Hamilton.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Adam, Hamilton.....	3	42	2	42	Hamilton....	1er juil.	12 jours.	Non en camp.		Nil.
do 2	...	Cap. Barnard, Hamilton.....	3	42	2	41	do	do				
do 3	...	Cap. Crockett, Hamilton	3	42	3	41	do	do				
do 4	...	Cap. McLaren, Hamilton.....	3	42	2	41	do	do				
do 5	...	Cap. Stoneman, Hamilton.....	3	42	2	42	do	do				
do 6	...	Cap. Stewart, Hamilton.....	3	42	3	42	do	do				
		Etat-major	8	.....	7	.....						
		Total..	26	252	21	249						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Chiffre de mérite. Bataillon.	Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.		Bonne.	Non.	Oui ; 36 musiciens ; très bonne.	En bon état.	Défilé ; évolutions de bataillon et de brigade.	Rapportés tels.		200, 400 et 500 verges.			8 nov. 8 do 8 do 8 do 8 do 8 do 8 do 8 do	8 nov. 8 do 8 do 8 do 8 do 8 do 8 do 8 do	Inspecté par le major général Luard, commandant la milice.
12 heures.		Bonne.	Non.	Oui ; 32 musiciens ; très bonne.		Maniement des armes et feux, et évolutions de bataillon.	Rapportés tels.					8 nov. 8 do 8 do 8 do 8 do 8 do	8 nov. 8 do 8 do 8 do 8 do 8 do	Inspecté par le major général Luard, commandant la milice.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 2—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
Bataillon. ou corps.	Compagnies.	Officier commandant et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
19e bataillon.....	6	Lt-col. McDonald, Ste-Catherine .										
Compagnie n°	1 ...	CapitaineDorrity, Niagara.	3	42	3	29	Niagara	22 juin.			...	
do	2 ...	Cap. Day, Sainte-Catherine.....	3	42	2	33	do	22 do			13	
do	3 ...	Cap. Moors, Ste-Catherine	3	42	3	31	do	22 do			13	
do	4 ...	Cap. Vosburg, Beamsville	3	42	1	24	do	22 do	12 jours.	En camp.	25	En voiture.
do	5 ...	Cap. Garson, Ste-Catherine	3	42	1	29	do	22 do			13	
o	6 ...	Cap Hiscott, Virgil.....	3	42	2	31	do	22 do			5	
		État-major	8	.....	7	.....						
		Total.....	26	252	19	177						
20e bataillon.....	7	Lieut.-col. Allan, Halton.										
Compagnie n°	1 ...	Cap. Fox, Oakville	3	42	2	31	Niagara	22 juin.			60	
do	2 ...	Cap. Appelbe, Stewartown....	3	42	2	28	do	22 do			67	
do	3 ...	Cap. Goodwillie, Georgetown. ...	3	42	1	19	do	22 do			67	
do	4 ...	Cap. Currie, Norval.....	3	42	.....	.....	do	22 do			...	
do	5 ...	Cap. Breckon, Burlington	3	42	2	21	do	22 do	12 jours.	En camp.	72	Bateau à vapeur et chemin de fer.
do	6 ...	Lieut. Shultz, Acton.....	3	42	2	23	do	22 do			73	
do	7 ...	Cap. Panton, Milton.....	3	42	2	27	do	22 do			68	
		État-major	8	... .	8	.....						
		Total.....	29	294	19	149						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	20·09 cents.	Bonne.	Non.	Oui ; 25 ; bonne.	Bon.	Défilé ; instruction générale et manœuvres de brigade.	Rapportés tels.		200, 400 et 500 verges.	19·34	17·91	30 juin..	3 juill..	Inspecté par le major général Luard commandant la milice.
											23·18	30 do	3 do	
											19·90	30 do	3 do	
											22·91	30 do	3 do	
											13·00	30 do	3 do	
											26·90	30 do	3 do	
24 heures.	24·09 cents.	Bonne.	Non.	Oui ; 4 cornemuses.	Bon.	do	do		200, 400 et 500 verges.	26·99	35·66	30 juin.	3 juill.	do
											28·54	30 do	3 do	
											26·90	30 do	3 do	
											.....	30 do	3 do	
											22·15	30 do	3 do	
											19·70	30 do	3 do	
											13·93	30 do	3 do	

Rapport d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 2—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
31e bataillon.....	7	Lt.-col. Brodie, Owen Sound.										
Compagnie n° 1.	...	Cap. Spencer, Owen Sound....	3	42	2	42	Niagara	22 juin.	12		156	Bateau à vapeur, chemin de fer et voiture.
do 2.	...	Cap. McGee, Meaford....	3	42	3	28	do	22 do	12		155	
do 3	...	Cap. Telford, Leith.....	3	42	1	40	do	22 do	12		153	
do 4..	...	Cap. Moodie, Durham.....	3	42	1	37	do	22 do	12	En camp.	138	
do 5.	...	Cap. McDonald, Chatsworth.....	3	42	3	36	do	22 do	12		146	
do 6.	...	Lt. Field, Flesherton	3	42	1	42	do	22 do	12		122	
do 7.	...	Cap. Rorke, Clarksburg.....	3	42	3	34	do	22 do	12		148	
		Etat-major	8	.....	4	.....						
		Total	29	294	18	259						
35e bataillon	10	Lt-col. O'Brien, Barrie.										
Compag. n° 1	...	Cap. Rogers, Barrie	3	42	2	42	Niagara	22 juin.	12		100	Bateau à vapeur et chemin de fer.
do 2	...	Cap. Campbell, Collingwood ...	3	42	1	17	do	22 do	12		130	
do 3	...	Cap. Cook, Cookstown.....	3	42	1	32	do	22 do	12		86	
do 4	...	Cap. Ward, Vespra	3	42	2	33	do	22 do	12		100	
do 5	...	Cap. Powell, Barrie	3	42	2	38	do	22 do	12		100	
do 6	..	Cap. Rankin, Ivy.....	3	42	3	33	do	22 do	12	do	93	
do 7	...	Lieut. O'Dell, Orillia	3	42	2	41	do	22 do	12		130	
do 8	...	Cap. Scott, Bond Head.....	3	42	1	33	do	22 do	12		100	
do 9	...	Cap. McLaren, Alliston	3	42	2	29	do	22 do	12		86	
do 10	...	Cap. Handley, Penetang.....	3	42	2	42	do	22 do	12		120	
		Etat-major	8	.....	6	.....						
		Total	38	420	24	340						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	20·69c.	Bonne.	Non.	Oui ; 21 ; bonne.	Bon.	Défilé ; instruction générale et manœuvres de brigade.	Rapportés tels.		200, 400 et 500 verges.	17·23	10·00	30 juin	3 juillet	Inspecté par le major général Luard commandant la milice.
											.....	30 do	3 do	
											16·38	30 do	3 do	
											20·86	30 do	3 do	
											16·75	30 do	3 do	
											22·10	30 do	3 do	
											15·69	30 do	3 do	
do	do	Bonne.	Non.	Oui ; 22 ; bonne.	do	do	do		200, 400 et 500 verges.	16·19	12·23	30 juin	3 juillet	do do
											16·00	30 do	3 do	
											20·20	30 do	3 do	
											18·70	30 do	3 do	
											11·94	30 do	3 do	
											17·53	30 do	3 do	
											13·19	30 do	3 do	
											20·20	30 do	3 do	
											15·42	30 do	3 do	
											12·22	30 do	3 do	

Rapport d'inspection des corps qui on

DISTRICT MILITAIRE N° 2—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits		Milles.	Mode.
37e bataillon.....	7	Lt.-col. Davis, York.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Williamson, York.....	3	42	3	39	Niagara.....	22 juin	12	En camp.	78	Chemin de fer et voiture.
do 3	...	Cap. Nellis, Caledonia.....	3	42	3	39	do	22 do	12		72	
do 4	...	Cap. Griffith, Hagersville.....	3	42	2	34	do	22 do	12		81	
do 5	...	Cap. Ryan, Hallsville.....	3	42	3	27	do	22 do	12		84	
do 6	...	Cap Goodwin, Chearside.....	3	42	2	23	do	22 do	12		90	
do 7	...	Cap. Sawle, Caledonia.....	3	42	2	33	do	22 do	12		72	
do 8	...	Cap. Musson, Cayuga.....	3	42	1	29	do	22 do	12		60	
		État-major	8	.....	7	.....						
		Total	29	294	23	224						
38e bataillon	6	Lt.-col. Jones, Brantford.										
Compagnie n° 1	...	Lieut. Petman, Brantford.....	3	42	2	41	Brantford ...	4 oct.	12	Non en camp.		
do 2	...	Cap. Smart, Brantford.....	3	42	3	42	do ...	4 do	12			
do 3	...	Cap. Young, Brantford.....	3	42	3	42	do ...	4 do	12			
do 4	...	Cap. Rothwell, Brantford	3	42	3	44	do ...	4 do	12			
do 5	...	Cap. S W. McMichael, Brantford.....	3	42	3	42	do ...	4 do	12			
do 6	...	Cap. G. H. McMichael, Brantford	3	42	3	44	do ...	4 do	12			
		État-major	8	.....	7	.....						
		Total.....	26	252	24	255						

fait les exercices annuels de 1883–84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	S'il les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	20 09c.	Bonne.	Non.	Oui; fifres et tambours; 18; bonne.	Bon.	Défilé; instruction générale et manœuvres de brigade.	Rapportés tels.		200, 400 et 500 verges.	21·33	23·33	30 juin	3 juil.	Inspecté par le major général Luard commandant la milice.
											20 60	30 do	3 do	
											24·59	30 do	3 do	
											21·63	30 do	3 do	
											24·06	30 do	3 do	
											20·80	30 do	3 do	
											12·81	30 do	3 do	
		Bonne.	Non.	Oui; 25; très bonne.	do	Maniement des armes et feux; instruction générale.	do		200, 400 et 500 verges.	29·84	26·37	8 nov.	8 nov.	Inspecté par le lieut.-col. Denison, A.A.G.
											31·08	8 do	8 do	
											19·44	8 do	8 do	
											30·41	8 do	8 do	
											34·44	8 do	8 do	
											37·33	8 do	8 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 2—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou Corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
39e bataillon.....	8	Lieut.-col. Mabee, Simcoe.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Ryerson, Simcoe	3	42	3	41	Niagara	22 juin	12	En camp.	90	Chemin de fer.
do 2	...	Cap. Charters, Villa Nova.....	3	42	1	32	do	22 do	12		90	
do 3	...	Cap. Price, Port Rowan.....	3	42	2	25	do	22 do	12		90	
do 4	...	Cap. Morgan, Walshingham .	3	42	3	34	do	22 do	12		90	
do 5	...	Cap Yerks, Waterford.	3	42	3	27	do	do 22	12		90	
do 6	...	Cap Wilson, Simcoe.....	3	42	2	34	do	do 22	12		90	
do 7	...	Cap. Ansley, Port-Dover	3	42	3	21	do	22 do	12		100	
do 8	...	Cap. Snider, Fredericksburg	3	42	3	26	do	22 do	12		100	
		Etat-major	8	.....	6	.....						
		Total.....	32	336	26	240						
44e bataillon	8	Lieut.-col. Morin, Clifton.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine Bender, Drummondville	3	42	2	28	Niagara	22 juin	12	En camp.	14	Chemin de fer.
do 2	...	Capitaine James, Thorold.....	3	42	2	32	do	22 do	12		14	
do 3	...	Cap. Greenwood, Chippewa	3	42	2	20	do	22 do	12		17	
do 4	...	Lt. Cruikshank, Fort-Erié.....	3	42	2	24	do	22 do	12		35	
do 5	...	Cap. Raymond, Welland	3	42	1	29	do	22 do	12		30	
do 6	...	Cap Tattersall, Clifton.....	3	42	.....	.....	do	22 do	12		...	
do 7	...	Capitaine Clark, Stevensville	3	42	1	26	do	22 do	12		40	
do 8	...	Cap. Barwell, Fenwick	3	42	2	26	do	22 do	12		50	
		Etat-major.....	8	.....	6	.....						
		Total	32	336	18	185						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes des tournaments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	S'il les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	20·09c.	Bonne.	Non.	Oui ; 20 ; très bonne.	Bon.	Défilé ; instruction générale et manœuvres de brigade.	Rapportés tels.		200, 400 et 500 verges.	14·09	13·57	30 juin.	3 juillet	Inspecté par le major gén. Luard commandant la milice.
											22·81	30 do	3 do	
											19·00	30 do	3 do	
											11·63	30 do	3 do	
											8·56	30 do	3 do	
											11·35	30 do	3 do	
											16·00	30 do	3 do	
											12·06	30 do	3 do	
24 heures.	20·09 centins.	Bonne.	Non.	Oui ; 24 ; bonne.	do	Défilé ; instruction générale et manœuvres de brigade.	do		200, 400 et 500 verges.	15·08	23·21	30 juin.	3 juillet	Inspecté par le major général commandant la milice.
											8·16	30 do	3 do	
											18·85	30 do	3 do	
											10·53	30 do	3 do	
											15·93	30 do	3 do	
											.....	30 do	3 do	
											19·21	30 do	3 do	
											11·12	30 do	3 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 2—*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Demi-batterie....	...	Major Wilson, Saut Ste-Marie.	1	21	1	21	Saut Ste.-Marie.	....	12	Non en camp.		Aucun.
Cie d'infanterie.	...	Lt. Towers, Saut Ste.-Marie.....	1	34	1	34	do ...	.....	12			
		Total	2	55	2	55						
État-major de brigade	...	....	.....	.....	9	7						
		Grand total...	398	4,198	304	3,693						

fait les exercices annuels de 1883–84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible.				Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
								Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Chiffre de mérite. Bataillon.	Chiffre de mérite. Compagnie.			
12 heures.		Bonne.	Non.	Oui; 12; assez bonne.	Bon		Rapportés tels.					15 oct. 15 do		Inspectées par le lt.-col. Denison, A.-A.-G.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 3, Lieut.-col. H. V. VILLIERS, A.A.G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
57e bataillon "Peterboro' Rangers".....	6	Lt.-col. J. Z. Rogers, Peterboro'										
Compag. n° 1	...	Cap. Edwards, Peterboro'.....	3	42	3	34	Cobourg.....	11 sept.	12	En camp, à Cobourg.	39	Bateau et chemin de fer.
do 2	...	Cap. Langford, Peterboro'.....	3	42	2	34	do	11 do	12		39	
do 3	...	Lieut. Rogers, Ashburnham...	3	42	1	34	do	11 do	12		39	
do 4	...	Cap. Birdsale, Keene.....	3	42	2	30	do	11 do	12		44	
do 5	...	Cap. Burke, Norwood	3	42	2	29	do	11 do	12		72	
do 6	...	Cap. Howard, Hastings.....	3	42	1	20	do	11 do	12		57	
		Etat-major.....	8	.....	5	.....						
		Total.	26	252	16	181						
47e bataillon, Frontenac.....	8	Lt.-col. C. A. Kirkpatrick, Kingston.										
Compag. n° 1	...	Cap. Hewton, Storrington.....	3	42	2	32	Cobourg.	11 sept.	12	En camp, à Cobourg.	106	Voiture et chemin de fer.
do 2	...	Cap. Healy, Inverary...	3	42	2	32	do	11 do	12		104	
do 3	...	Cap. Spooner, Elginburg.....	3	42	2	42	do	11 do	12		106	
do 4	...	Cap. Kelley, Portsmouth.....	3	42	2	31	do	11 do	12		92	
do 5	...	Cap. Radford, Barreefield	3	42	2	41	do	11 do	12		92	
do 7	...	Cap. Joiner, Harrowsmiths	3	42	2	35	do	11 do	12		108	
do 8	...	Cap. Cox, Tamworth.....	3	42	2	41	do	11 do	12		136	
do 10	...	Cap. Maybee, Ernestown.....	3	42	3	33	do	11 do	12		104	
		Etat-major.....	8	.....	7	.....						
		Total.	32	336	24	287						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	19½c.	Bonne.	Non.	Oui ; 20 exécutants ; bonne.	Bon.	Défilé, et manœuvres de brigade commandées par le major général Luard.	Rapportés tels.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	16·02	11·40	20 sept.	22 sept.	Inspecté par le major gén. Luard.
											12·50	20 do	22 do	
											14·00	20 do	22 do	
											16·34	20 do	22 do	
											24·86	20 do	22 do	
											17·06	20 do	22 do	
48 heures.	19½c.	Bonne.	Non.	Oui ; 15 exécutants.	Bon.	do	Rapportés tels.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	27·44	23·14	20 sept.	22 sept.	do
											28·96	20 do	22 do	
											28·07	20 do	22 do	
											28·50	20 do	22 do	
											22·50	20 do	22 do	
											29·44	20 do	22 do	
											35·04	20 do	22 do	
											23·90	20 do	22 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 3—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon. ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
49e bataillon, car. d'Hastings	6	Lt.-col. J. Brown, Stirling.								En camp, à Cobourg.		Voit, et ch. de fer
Compagnie n° 1.	...	Cap. Harrison, Belleville.	3	42	2	37	Cobourg.....	11 sept.	12		44	
do 2.	...	Cap. Fidler, Sterling.....	3	42	3	25	do	11 do	12		64	
do 3.	...	Cap. Graham, Sydney.	3	42	2	28	do	11 do	12		54	
do 4.	...	Cap. Volume, Madoc	3	42	3	42	do	11 do	12		74	
do 5.	...	Cap. Lenox, Tyndanaga.....	3	42	2	30	do	11 do	12		56	
do 6.	...	Cap. Orr, Trenton	3	42	2	40	do	11 do	12		32	
		État-major	8	.....	8	.....						
		Total.	26	252	22	202						
40e bataillon, Northumberl'd	8	Lieut.-col. Wm. Smith, Cobourg										Bateau, ch. de fer et voit.
Compagnie n° 1.	...	Lt-col. titul. Graveley, Cobourg.	3	42	2	39	Cobourg	11 sept.	12	do		
do 2.	...	Cap. Guillett, Cobourg	3	42	2	39	do	11 do	12			
do 3.	...	Cap. Bonnycastle, Campbellford .	3	42	2	24	do	11 do	12		46	
do 4.	...	Capitaine Butler, Brighton	3	42	1	30	do	11 do	12		24	
do 6.	...	Lieut. McDonald, Grafton	3	42	2	30	do	11 do	12		8	
do 7.	...	Cap. G. Duncan, Colborne.....	3	42	1	26	do	11 do	12		15	
do 8.	...	Cap. W. Duncan, Castleton	3	42	2	29	do	11 do	12		32	
do 9.	...	Cap. Hurlbutt, Warkworth.....	3	42	2	33	do	11 do	12		32	
		État-major	8	.....	7	5						
		Total.....	32	336	21	255						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	19½c.	Bonne.	Non.	Oui; 18 exécutants; bonne.	Bon.	Défilé, et manœuvres de brigade commandées par le major général Luard.	Rapportés tels.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	19·48	15·42	20 sept.	22 sept.	Inspecté par le major général Luard.
											19·66	20 do	3 do	
											21·00	20 do	22 do	
											21·60	20 do	22 do	
											22·62	20 do	22 do	
											16·62	20 do	22 do	
do	do	Bonne.	Non.	Oui; 16 exécutants; bonne.	do	do	do	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	17·87	12·85	20 sept	22 sept.	do do
											16·46	20 do	22 do	
											22·18	20 do	22 do	
											16·28	20 do	22 do	
											7·12	20 do	22 do	
											17·60	20 do	22 do	
											17·35	20 do	22 do	
											33·14	20 do	22 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 3.—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
46e bataillon, Durham-Est ...	6	Lt.-col. A. T. H. Williams, Port Hope.								En camp, à Cobourg.		Chemin de fer.
Compagnie n° 2 ...		Capit. Dingwall, Port Hope.....	3	42	3	36	Cobourg	11 sept..	12		6	
do 3 ...		Cap. Ward, Port Hope	3	42	3	41	do	11 do	12		6	
do 4 ...		Lt. Wallace, Millbrook	3	42	3	34	do	11 do	12		24	
do 5 ...		Capitaine Walsh, Springville.....	3	42	2	3	do	11 do	12		30	
do 6 ...		Capit. Preston, Lifford	3	42	3	27	do	11 do	12		31	
do 7 ...		Capitaine Grey, Jarretville.....	3	42	2	10	do	11 do	12		35	
		Etat-major	8	.....	8	.....						
		Total.	26	252	24	151						
14e bataillon—Carabiniers du P.G.....	6	Lieut.-col. John Kerr, Kingston								A fait les exercices, le soir, sur le terrain de la salle d'exercice.		
Compagnie n° 1 ...		Cap. Kerr, Kingston	3	42	3	46	Kingston....	Mai	12			
do 2 ...		Cap. McDougall, Kingston.....	3	42	3	46	do	do	12			
do 3 ...		Capit. Mowat, Kingston.....	3	42	3	46	do	do	12			
do 4 ...		Lieut. Skinner, Kingston.....	3	42	2	46	do	do	12			
do 5 ...		Capit. Galloway. Kingston.....	3	42	2	47	do	do	12			
do 6 ...		Lieut. Murray, Kingston.....	3	42	2	47	do	do	12			
		Etat-major	8	.....	8	.....						
		Total	26	252	24	278						

fait les exercices de 1883-84.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	19½c.	Bonne.	Non.	Oui; 20; bonne.	Bon.	Défilé, et manœuvres de brigade commandées par le major général Luard.	Rapportés tels.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	16·81	18·12	20 sept.	22 sept.	Inspecté par le major général Luard.
											18·37	20 do	22 do	
											14·15	20 do	22 do	
											11·50	20 do	22 do	
											16·65	20 do	22 do	
											22·10	20 do	22 do	
12 heures.	Les hommes se sont nourris eux-mêmes.	Bonne.	Non.	Oui; 26 exécutants; bonne.	En très bon état.	Défilé en colonne et quart de colonne; manœuvres de bataillon et exercices en tirailleurs; bien.	Rapportés tels.		Notes de tir non reçues.			25 juillet	25 juillet	Inspecté par le lt-colonel Villers, A.A.G.
												25 do	25 do	
												25 do	25 do	
												25 do	25 do	
												25 do	25 do	
												25 do	25 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 3—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
15e bataillon—Infanterie légère d'Argyle.		6 Lieut.-col. S. S. Lazier, Belleville								A fait les exercices, le soir, sur le terrain du jeu de crosse.		
Comp. n° 1.....	...	Cap. Balkwell, Belleville.....	3	42	3	48	Belleville....	Sept.....	12			
do 2.....	...	Cap. Lazier, Belleville.....	3	42	2	38	do	do	12			
do 3.....	...	Cap. Henderson, Belleville.....	3	42	3	38	do	do	12			
do 4.....	...	Cap. Simpson, Belleville.....	3	42	2	40	do	do	12			
do 5.....	...	Cap. Forin, Belleville	3	42	3	42	do	do	12			
do 6.....	...	Cap. Walmsley, Belleville.....	3	42	3	37	do	do	12			
		État-major	8	.....	8	3						
		Total.....	26	252	24	246						
3e régiment provisoire de cavalerie		4 Lt.-col. D. A. Boulton, Cobourg.								En camp, à Cobourg.		A pied.
Comp. n° 1....	...	Cap. Reagan, Cobourg	3	42	2	31	Cobourg.....	11 sept.	12		...	
do 2....	...	Capitaine Weller, Cobourg.....	3	42	2	35	do	11 do	12		...	
do 3....	...	Capitaine Rogers, Peterboro'	3	42	2	30	do	11 do	12		31	
		État-major	7	.....	7	.....						
		Total	16	126	13	96						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.	Les hommes se sont fournis en vivres eux-mêmes.	Bonne.	Non.	Oui ; 24 ; bonne.	En très bon état.	Défilé en colonne et quart de colonne ; évolutions de bataillon en campagne et écoles des tirailleurs.	Rapportés tels.	Il n'y a pas eu de tir à la cible.				26 oct. 26 do 26 do 26 do 26 do 26 do	26 oct. 26 do 26 do 26 do 26 do 26 do	Inspecté par le lt.-col. Villiers, A.A.G.
24 heures.	19½ cents.	Bonne.	Non.	Non.	Habillement, armes et fourniments, en bon état.	Défilé, et manœuvres de brigade en campagne commandées par le major général Luard.	Rapportés tels.	Il n'y a pas eu de tir à la cible.				20 sept. 20 do 20 do	22 sept. 22 do 22 do	Isnpecté par le major général Luard.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 3—*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Batterie de campagne de Kingston.....	1	Cap. Wilmot, Kingston.....	6	74	5	32	Cobourg.....	11 sept.	12	En camp, à Cobourg.	92	Chemin de fer.
Batterie de campagne de Durham.....	1	Major McLean, Port Hope.....	6	74	4	63	Cobourg.....	11 sept.	12	do	7	A pied.

fait les exercices de 1883-84.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps conformément à la loi de milice	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.	19½ cents.	Bonne.	Non.	Non.	Bon; à l'exception des capotes qui sont en très mauvais état.	Voir le rapport de l'inspecteur d'artillerie.	Rapportés tels.					20 sept.	22 sept.	Inspectée p. le major gén. Luard.
24 heures.	do	Bonne.	Non.	Non.	Bon.	do	do					20 sept.	22 sept.	do

Universite d'Ottawa
Documents Officiels
Gove ent Publications
Uni ity of Ottawa

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 4, Lieut.-col. T. BACON, A.A.G.M.			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Dragons de la garde de la Princ. Louise.	1	Cap. Stewart, Ottawa	3	35	2	30	Brockville...	25 juin .	12	En camp.	75	Chemin de fer.
Compag. de cavalerie de Prescott.....	1	Capitaine Raney, Prescott	3	35	1	34	Brockville...	25 juin .	12	do	15	A pied.
Batterie d'artillerie de campagne	1	Major Stewart, Ottawa	6	75	5	61						

ait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
6 heures.		Très bonne.	Non.		En bon état.	Défilé et manœuvres ordinaires d'un exercice à feu; bien.	Rapportés tels.		Pas de rapport.				6 uillet	Inspectés par le major général commandant.
1 jour.	Hommes, 17 cents; chevaux, 34 cents.	Très bonne.	Non.		do	do	do	2	200, 300 et 400 verges.		22·45		6 juillet	Inspectée par le major général commandant. Meilleur tireur de la cie — le sergent Hutton, 51.
6 heures.	do	Très bonne.	Non.		Tuniques usées.	Exercices d'artillerie de campagne, évolutions, défilé. (Voir rapport de l'inspecteur d'artillerie).	do						6 juillet	Inspectée par le major général commandant et le sous-inspecteur d'artillerie.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE No. 4.—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Batterie d'artillerie de campagne	1	Major McKenzie, Gananoque.....	6	75	5	65						
Gardes à pied du gouv. général.	6	Lieut.-col. Ross, Ottawa										
Compagnie A...	...	Capitaine Todd, Ottawa	3	42	2	32						
do B...	...	Capitaine Toller, Ottawa	3	42	1	42						
do C...	...	Cap. Aumond, Ottawa.....	3	42	2	38						
do D...	...	Maj. tit. Weatherley, Ottawa....	3	42	1	32	Ottawa....	3 août.	12	Au dépôt.		
do E...	...	Capitaine White, Ottawa	3	42	1	32						
do F...	...	Capitaine Lee, Ottawa.....	3	42	2	42						
		Etat-major	8	.....	5	.....						
		Total	26	252	14	218						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
6 heures.	Hommes, 17 cents ; chevaux, 34 cents.	Très bonne.	Non.	Instruments de cuivre, 15 exécutants ; bonne.	En bon état.	Exercices d'artillerie de campagne, évolutions, défilé. (Voir rapport de l'inspecteur d'artillerie.)	Rapportés tels.						6 juill.	Inspectée par le major général commandant et le sous-inspecteur d'artillerie.
3 heures.		Non.		Instruments de cuivre et de bois, 28 exécutants ; très bonne.	En très bon état.	Maniement des armes et feux, défilé, et manœuvres ordinaires de l'exercice à feu, y compris l'attaque ; le tout très bien exécuté.	do					3 août.	3 août.	Inspectés par le major de brigade

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE. N° 4—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
41e bataillon.....	6	Lieut.-col. Cole, Brockville.										
Compagnie n° 3.	...	Cap. Day, Plum Hollow	3	42	1	24	Brockville...	25 juin.	12	Camp	17	V.
do 5.	...	Capitaine Teskey, Carleton Place.	3	42	3	28	do ...	25 do	12	do ...	46	C. f.
do 6.	...	Capitaine Garvin, Munster.....	3	42	2	18	do ...	25 do	12	do ...	51	do
		Etat-major	8	.....	4	4						
		Total.....	17	126	10	74						
42e bataillon.....	6	Lt.-col. Buell, Brockville.										
Compagnie n° 1.	...	Cap. Williams, Almonte	3	42	2	35	Brockville...	25 juin.	12	Camp	52	C. f.
do 2.	...	Cap. Sparham, Brockville	3	42	2	41	do ...	25 do	12	do ...	2½	A p.
do 3.	...	Cap. Matheson, Perth	3	42	2	38	do ...	25 do	12	do ...	40	C. f.
do 4.	...	Cap. Cornett, Lansdowne	3	42	3	32	do ...	25 do	12	do ...	22	do
do 5.	...	Cap. Caldwell, Lanark	3	42	2	38	do ...	25 do	12	do	12 40	V. C. f.
do 6.	...	Cap. Hollingsworth, Pembroke	3	42	3	40	do ...	25 do	12	do	122	do
		Etat-major	8	.....	7	5						
		Total.....	26	252	21	229						

fait les exercices annuels de 1883–84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
1 jour.	Hommes, 17 cts. ; chevaux, 34 cts., par jour.	Excellente.	Non.	Oui, mais non au camp ; 15 exécutants.	Armes et fourniments en bon état, ainsi que l'habillement.	Maniement des armes et feux, défilé, et manœuvre ordinaires de l'exercice à feu.	Oui.			17·05				Inspecté par le major général commandant.
								6	5 cartouches à 200 et 10 cartouches à 400 verges.		15·11	3 juillet	6 juillet	Meilleurs tireurs : Sgt. Gainford, 37.
								4			21·29	3 do	6 do	Sgt. Ferguson, 43.
								2			14·75	3 do	6 do	Sgt. Tubman, 45.
1 jour.	Hommes, 17 cts. ; chevaux, 34 cts., par jour.	Excellente.	Non.	Instruments de cuivre, 16 exécutants ; très bonne.	Armes et fourniments en bon état, ainsi que l'habillement.	Maniement des armes et feux, défilé, et manœuvres ordinaires de l'exercice à feu.	Oui.			18·07				Inspecté par le major général commandant
								2	5 cartouches à 200 et 10 cartouches à 400 verges		15·59	3 juillet	6 juillet	Meilleurs tireurs : Sold. D. Campbell, 44.
								6			15·86	3 do	6 do	Sold. D. McKenzie, 32.
								5			14·26	3 do	6 do	Sol. Wm. Wodden, 36.
											26·78	3 do	6 do	Sol. Wm. Heaslip, 56.
								1			19·17	3 do	6 do	Sold. S. McDonald, 39.
								5			16·78	3 do	6 do	Capo. L. Stoquay, 46.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 4—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
43e bataillon.....	6	Lt.-col. White, Ottawa.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine Lang, Ottawa.....	3	42	2	39	Brockville...	25 juin	12	Camp	75	C. f.
do 3	...	Capitaine Wright, Wakefield.....	3	42	2	30	do ...	25 do	12	do	25 75	V. C. f.
do 4	...	Capitaine Grant, Vernon.....	3	42	2	38	do ...	25 do	12	do	10 42 15	V. C. f. Bat.
do 5	...	Cap. Towsey, Eardley	3	42	2	30	do ...	25 do	12	do ...	82	C. f.
do 6	...	Cap. Chamberlain Kazabazua	3	42	2	42	do ...	25 do	12	do	50 75	V. C. f.
		Etat-major	8	.....	6	5						
		Total.....	23	210	16	184						
56e bataillon.....	7	Lt.-col. Campbell, Prescott.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine Adams, Prescott.....	3	42	2	40	Brockville...	25 juin	12	Camp	15	Bat.
do 2	...	Cap. Dawson, Cardinal.	3	42	1	28	do ...	25 do	12	do	16	do
do 3	...	Cap. Kidd, Burritt's Rapids....	3	42	3	19	do ...	25 do	12	do	12 22 15	V. C. f. Bat.
do 4	...	Capt. Chambers, Kemptville.....	3	42	2	24	do ...	25 do	12	do	22 15	C. f. Bat.
do 5	...	Mj. tit. Checkley, N. Augusta.....	4	42	2	23	do ...	25 do	12	do	5 10	V. C. f.
do 6	...	Capitaine Stitt, Spencerville....	3	42	3	27	do ...	25 do	12	do	9 15	C. f. Bat.
do 7	...	Cap. Morgan, Metcalfe	3	42	3	22	do ...	25 do	12	do	10 31 15	V. C. f. Bat.
		Etat-major	8	.....	6	5						
		Total	29	294	22	188						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Chiffre de mérite. Bataillon.	Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
	Hommes, 17 cts. ; chevaux, 34 cts. par jour.			Instruments de cuivre ; 24 exécutants ; très bonne.	En bon état.	Maniement des armes et feux, défilé, et manœuvres ordinaires de l'exercice à feu.	Oui.	2	5 cartouches à 200 et 10 cartouches à 400 verges.	17·82				Inspecté par le major général commandant.
											18·33	3 juill.	6 juillet	Meilleurs tireurs : Capo. Mason, 41.
											17·04	3 do	6 do	Sgt. W. Fairbairn, 44.
											17·36	3 do	6 do	Sgt. J. McDonald, 48.
											18·00	3 do	6 do	Capo. K. Lusk, 46.
											18·38	3 do	6 do	Sgt. Orr, 44.
1 jour.	do	Bonne.	Non.	Instruments de cuivre ; 16 exécutants ; assez bonne.	Des effets d'uniforme sont usés ; armes et fournitures, en bon état.	do	do	8	5 cartouches à 200 et 10 cartouches à 400 verges.	18·41				Insp. par le major gén. command.
											25·56	3 juillet	6 juillet	Meilleurs tireurs ; Segt. J. B. Smith, 49.
								2			20·46	3 do	6 do	Segt. D. Walmsley, 52.
								4			12 26	3 do	6 do	Segt. W. Greene, 34.
								1			19·83	3 do	6 do	Segt. W. Maxwell, 47.
											25·82	3 do	6 do	Soldat R. Rowsom, 47.
											12·39	3 do	6 do	Soldat W. Hotton, 39.
								2			12·60	3 do	6 do	Soldat H. Doctor 25,

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 4—*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits		Milles.	Mode.
59e bataillon	7	Lt.-col. Bergin, Cornwall.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine Milden, Cornwall.....	3	42	3	37	Brockville...	25 juin.	12	En camp.	58	Chemin de fer.
do 2	...	Capitaine Smyth, Cornwall..	3	42	2	37	do ...	25 do	12		58	
do 3	...	Capitaine Davey, Cornwall	3	42	3	34	do ...	25 do	12		58	
do 5	...	Capitaine Light, Farmer's Point.	3	42	3	39	do ...	25 do	12		42	
do 6	...	Capitaine Smart, Lunenburg.....	3	42	2	41	do ...	25 do	12		48	
do 7	...	Lieut. McCuaig, Athol.....	3	42	2	42	do ...	25 do	12		118	
		État-major	8	.....	7	6						
		Total	26	252	22	236						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Chiffre de mérite. Bataillon.	Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
1 jour.	Rations des hommes, 17 cents ; rations des chevaux, 34 cents par jour.	Bonne.	Non.	Instruments de cuivre ; 15 exécutants ; assez bonne.	Habillement, usé ; armes et fournitures, en bon état.	Maniement des armes et feux, défilé, et manœuvres ordinaires d'un exercice à feu.	Rapportés tels.							Inspecté par le major - général commandant. Meilleurs tireurs :
								5	5 cartouches à 200 et 10 cartouches à 400 vgs.	10·91	8·33	3 juillet.	6 juillet.	Soldat Seguine, 38
								5			7·47	3 do	6 do	Soldat W. Nicholson, 26.
								1			8·54	3 do	6 do	Sergent J. Fitzpatrick, 38.
								3			13·40	3 do	6 do	Soldat J. McLean, 41.
								1			15·05	3 do	6 do	Sergt. P. Eamon, 42.
											12·70	3 do	6 do	Sergent d'état-major Bennett, 38.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5, Lieut.-col. B. VAN STRAUBENZIE, A.A G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
Bataillon. ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
6e régiment provisoire de cavalerie	4	Lieut.-col. titulaire Burwash, Montréal.										
Comp. n° 1...	...	Cap. McArthur, Montréal	3	35	2	22	Saint-Jean...	26 juin .	12	En amp.	26	Bac, bateau à vapeur, et à pied.
do n° 2...	...	Cap. Wanless, Saint-André ...	3	35	3	30	do	26 do	12		82	
do n° 3...	...	Cap. Barr, Havelock	3	35	2	32	do	26 do	12		36	
do n° 4...	...	Cap. Bush, Clarenceville.....	3	35	2	33	do	26 do	12		20	
		Etat-major	5	5	4	.....						
		Total.....	17	145	13	117						
Batterie d'artillerie de campagne, Montréal	4	Lt.-col. Stevenson, Montréal..	6	74	5	72	Montréal	Août.....	12	En camp.		A pied.

fait les exercices annuels de 1883–84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps	Coût quotidien des rations par tête, en camp	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.	19 cents par homme, 24¾ cent par cheval.	Bonne.	Un cheval blessé.	Non.	En assez bon état.	Ecole de cavalerie.	Rapportés tels.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.		28·71 10·00 24·52 22·07	Par l'aide-adjudant général, 6 juillet.	7 juillet.	Inspecté par le major général commandant, le 5 juillet.
2 heures.		Bonne.	Non.	Non.		Voir rapport de l'inspecteur d'artilerie.	do	do				23 août.		Inspectée par le major général commandant.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.					En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Batterie d'artillerie de Shefford	...	Lieut.-col. titulaire Amyrauld, Granby	6	74	6	60	St.-Jean	26 juin	12	Camp	29	Chemin de fer.
Batterie d'artillerie de camp. de Richmond	...	Major l'hon. H. Aylmer, Richmond	6	74	4	42	Richmond	.....	12	do		A pied.
Artillerie de place de Montréal	6	Lt.-col. Oswald, Montréal	26	252	18	227	Montréal	.....	12	Au dépôt.		
Artillerie de place de Saint-Jean	1	Major Drumm, St.-Jean, P.Q.	3	42	2	36	St.-Jean	.....	12	do		

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps	Coût quotidien des rations par tête, en camp	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
2 heures.		Bonne.	Non	Oui ; 16 ; bonne.	En assez bon état.	Voir rapport de l'inspecteur d'artillerie.	Oui.	Aucun.						Inspectée, le 5 juillet, par le maj.-général commandant.
do		Bonne.	Non.	Oui ; 16.		do	do	do						Passée en revue par le major de brigade, le lt.-col. Worsley.
do		Bonne.	Non.	Oui ; 20 ; assez bonne.	En bon état.		do	do				17 août..		do
do		Bonne.	Non.	Non.	En assez bon état.	Voir rapport de l'inspecteur d'artillerie.	do	do						Inspectée par le lt.-col. Cotton.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
Génie de Montréal.	...	Major Kennedy, Montréal.....	3	84	2	50	Montréal	.....	12	Au dépôt.		
1er bataillon, carabiniers du Prince de Galles	6	Lieut.-col. Bond, Montréal.....	26	252	14	224	Montréal.....	3 avril.	12	Au dépôt.		
3e bataillon, carabiniers Victoria du Canada	...	Lt-cl. Whitehead, Montréal...	26	252	20	252	Montréal	.....	12	do		
5e fusiliers écossais royaux....	...	Lt.-cl. Campbell, Montréal..	26	252	20	205	Montréal.....	1er juill.	12	do		

ait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bon à file* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
2 heures.		Bonne.	Non.	Non.	En assez bon état.	Voir rapport de l'inspecteur du génie.	Oui.	Aucun.						Inspecté par le major Raban, I.R.
2 heures.		Bonne	Non	Oui ; 26 ; instruments de cuivre ; assez bonne.	Bon.	Instruction générale ; maniem. des armes et feux, et mouvements d'attaque.	Oui.	Aucun.				20 oct.	19 oct.	Inspecté par le major général commandant.
do		Bonne.	Non.	Oui ; instruments de cuivre ; 35 ; très bonne.	do	do	do	do				17 juin.	.....	do
do		Bonne.	Non.	Oui ; cornemuses, tambours et instrum. de cuivre ; assez bonne.	do	do	do	do				20 oct.	11 oct.	do

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
6e bataillon, fusiliers.....	6	Lt.-col. Gardner, Montréal.....	26	252	21	301	Montréal	1er juil.	12	Au dépôt.		
11e bataillon, infanterie.....	8											
Compagn. n° 1	...	Cap. Weightman, Saint-André...	3	42	2	34	Saint-Jean..	26 juin.	12		76	Chemin de fer.
do 2	...	Cap. Smith, West Gore.....	3	42	2	26	do	26 do	12		67	
do 3	...	Cap. Jekyll, Morin Flats.....	3	42	1	34	do	26 do	12		76	
do 4	...	Cap. J. Simpson, Lachute.....	3	42	2	18	do	26 do	12		67	
do 5	...	Cap. T. Evans, East Gore.....	3	42	2	22	do	26 do	12	En camp.	76	
do 6	...	Cap Pollock, Mille Isles.....	3	42	2	26	do	26 do	12		81	
do 7	...	Capitaine Hoy, Carillon.....	3	42	1	31	do	26 do	12		72	
do 8	...	Cap. Cushing, Chatham	3	42	1	21	do	26 do	12		77	
		Etat-major..	8	.....	4	5						
		Total.....	32	336	15	217						

fait les exercices de 1883-84.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourrimments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps conformément à la loi de milice	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
2 heures.		Bonne.	Non.	Oui; instruments de cuivre; fifres et tambours; 40; bonne.	Armes en réparation.	Instruction générale; maniement des armes et feux, et mouvements d'attaque.	Oui.	Aucun.				27 oct..	25 oct...	Inspecté par le lt.-col. Worsley, major de brigade.
12 heures.		Bonne.	1 clairon s'est rompu la clavicule.	Non.	Bon.	Ecole de peloton, manœuvres de compagnie et instruction générale.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	16·60	13·28 28·56 8·27 16·38 21·31 20·40 16·12 16·90			Inspecté, le 5 juillet, par le major général commandant.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5— *Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
50e bataillon, *Borderers* de Huntingdon ...	8	Lt-cl McEachern, C.M.G., Huntingdon.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Henderson, Hinchinbrook..	3	42	1	10	Saint-Jean..	26 juin..	12		51	
do 2	...	Cap. Cunninham, Huntingdon....	3	42	1	10	do ...	26 do	12		51	
do 3	...	Cap. Gardner, Huntingdon.....	3	42	3	14	do ...	26 do	12		51	
do 4	...	Capitaine Cairns, Durham.....	3	42	2	27	do ...	26 do	12	En camp	51	Chemin de fer.
do 5	..	Cap. Anderson, Athelston	3	42	1	12	do ...	26 do	12		51	
do 6	...	Capit'ine Watson, Rockburn.....	3	42	3	17	do ...	26 do	12		51	
do 7	...	Capit'ine Gilbert, Dewittville.....	3	42	1	14	do ...	26 do	12		51	
do 8	...	Cap. Buchannan, Dundee.	3	42	2	6	do ...	26 do	12		51	
		Etat-major	8	.....	7	5						
		Total	32	336	21	115						
51e bataillon, *Rangers* d'Hemmingford.....	8	Lt-col. Rogers, Hemmingford.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine Milne, Havelock.....	3	42	2	25	Saint-Jean..	26 juin.	12		54	
do 2	...	Capitaine Waters, Lacolle.....	3	42	2	36	do ...	26 do	12		20	
do 3	...	Capitaine Rowe, Franklin...	3	42	3	11	do ...	26 do	12		59	
do 4	...	Cap McNaughton, Hemmingford...	3	42	2	33	do ...	26 do	12		40	
do 5	...	Capitaine Elliott, Roxham.....	3	42	2	24	do ...	26 do	12	do	49	do
do 6	...	Capitaine Hayes, Hemmingford..	3	42	2	13	do ...	26 do	12		45	
do 7	...	Cap Stewart, St-Jean Chrysostôme.....	3	42	2	17	do ...	26 do	12		60	
do 8	...	Cap. Ste. Marie, Saint-Rémi.....	3	42	3	39	do ...	26 do	12		28	
		Etat-major	8	.....	7	5						
		Total.....	32	336	25	203						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 h	19c. par homme ; 24¾c. par cheval.	Bonne.	Non.	Non.	Habillement, en assez bon état ; les armes ont besoin de réparations.	Ecole de peloton ; manœuvres de compagnie et instruction générale.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	17·84	19·33	6 juill.	7 juill..	Inspecté, le 5 juillet, par le major général commandant.
											22·50	6 do	7 do	
											20·83	6 do	7 do	
											18·85	6 do	7 do	
											12·00	6 do	7 do	
											18·46	6 do	7 do	
											14·53	6 do	7 do	
											14·50	6 do	7 do	
do	do	Bonne.	Non.	Non.	do	do	Oui.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	27·16	24·20	6 juill.	7 juill..	do do
											35·90	6 do	7 do	
											24·90	6 do	7 do	
											18·70	6 do	7 do	
											23·65	6 do	7 do	
											25·60	6 do	7 do	
											33·52	6 do	7 do	
											28·16	6 do	7 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 4.—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
52e bataillon, infanterie de Brome..	7	Lieut.-col. Hall, Knowlton.										
Compagnie n° 1.	...	Capitaine Allen, Abercorn	3	42	1	2	Saint-Jean..	26 juin.	12		45	
do 2	...	Cap. Macfarlane, Knowlton	3	42	3	9	do ...	26 do	12		44	
do 3	...	Cap. Davidson, Sutton	3	42	3	7	do ...	26 do	12		40	
do 4	...	Cap. Hall, East Farnham	3	42	3	25	do ...	26 do	12	En camp.	31	En chemin de fer et à pied.
do 5	...	Capitaine Bowen, Mansonville	3	42	2	32	do ...	26 do	12		64	
do 6	...	Cap. Mooney, Bolton	3	42	3	18	do ...	26 do	12		53	
do 7	...	Capitaine Phelan, Magog	3	42	1	21	do ...	26 do	12			
		Etat-major.....	8	.....	5	1						
		Total	29	294	21	115						
53e bataillon, infanterie.....	4	Lt-col. Felton, Sherbrooke.....	20	168	17	154	Sherbrooke..	.....	12	Au dépôt.		

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.	19 cents par homme ; 24¾ cents par cheval.	Bonne.	Non.	Non.	Habillement, en asse zbon état ; les armes ont besoin de réparations.	Ecole de peloton, manœuvres de compagnie et instruction générale.	Oui.	Non.	2 0, 400 et 500 verges.	25·14	34·00 18·80 22·87 17·72 35·41 25·20 22·31	Par l'aide-adjudant général, le 6 juillet.	7 juillet. 7 do 7 do 7 do 7 do 7 do 7 do	Inspecté, le 5 juillet 1883, par le major général commandant.
2 heures.	Bonne.	Non.	Tambours et fifres ; très passable.	Habillement, en assez bon état ; les armes ont besoin de répar.	do	do	do					Par l'aide-adjudant général, le 22 septembre.	21 sept..	Les notes de tir n'ont pas encore été transmises.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon. ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
58e bataillon.....	10	Lieut.-col. Pope, Cookshire.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine McIver, Bury	3	42	2	41	Saint-Jean .	26 juin..	12	En camp.	144	Chemin de fer.
do 2	...	Capitaine Ross, Gould	3	42	2	42	do ...	26 do	12	do ...	144	
do 3	...	Cap. J. T. McIver, Marston	3	42	3	37	do ...	26 do	12	do ...	180	
do 4	...	Cap. Weyland, Marbleton	3	42	2	38	do ...	26 do	12	do ...	142	
do 5	...	Cap. ———, Lac Mégantic...	3	42	1	38	do ...	26 do	12	do ...	180	
do 6	...	Capitaine Cooke, Hatley	3	42	1	30	do ...	26 do	12	do ...	133	
do 7	...	Cap. Trenholm, Coaticook	3	42	2	37	do ...	26 do	12	do ...	249	
do 8	...	Capitaine Clarke, Beebe Plain	3	42	2	33	do ...	26 do	12	do ...	148	
do 9	...	Cap. McLeod, Winslow	3	42	2	42	do ...	26 do	12	do ...	170	
do 10	...	Capitaine Baker, Cookshire.....	3	42	2	40	do ...	26 do	12	do ...	135	
		Etat-major	8	.....	7	5						
		Total	38	420	26	383						
60e bataillon, infanterie de Missisquoi	6	Lieut.-col. Rowe, Clarenceville.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Sixby, Philipsburg.....	3	42	2	26	Saint-Jean..	26 juin..	12	En camp.	26	Voitures et chemin de fer.
do 2	...	Cap. Jamison, Clarenceville...	3	42	1	24	do ...	26 do	12		20	
do 3	...	Cap. Robinson, Dunham	3	42	2	25	do ...	26 do	12		25	
do 4	...	Cap. Higgins, Farnham Ouest	3	42	1	23	do ...	26 do	12		15	
do 5	...	Cap. Bockus, Stanbridge	3	42	3	11	do ...	26 do	12		24	
do 6	...	Cap. Westover, Frelighsburg...	3	42	2	18	do ...	26 do	12		31	
		Etat-major	8	.....	6	4						
		Total..... .	26	252	17	131						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâfide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	19 cts. par homme ; 24¾ cts. par cheval.	Bonne.	Non.	Oui ; 14 exécutants ; assez bonne.	Habillement usé ; les armes ont besoin de réparations.	Ecole de peleton, manœuvres de compagnie et instruction générale.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 500 verges.	19·41	23·88	Par l'aide-adjudant général, le 6 juillet.	7 juillet	Inspecté, le 5 juillet, par le major général commandant.
											24·05		7 do	
											16·27		7 do	
											31·84		7 do	
											24·11		7 do	
											8·91		7 do	
											17·27		7 do	
											16·65		7 do	
											9·80		7 do	
											13·50		7 do	
12 heures.	19c. par homme, et 24¾c. par cheval.	Bonne.	Non.	Oui ; 18 exécutants ; assez bonne.	En assez bon état ; les armes ont besoin d'être réparés.	Ecole de peleton, manœuvres de compagnie et instruction générale.	Oui.	Aucun.	200, 400 et 500 verges	22·26	15·21	Par l'aide-adjudant général, le 6 juillet.	9 juillet	Inspecté, le 5 juillet, par le major général commandant.
											21·04		9 do	
											21·29		9 do	
											18·30		9 do	
											26·92		9 do	
											30·95		9 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5—*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
79e bataillon, Highlanders de Shefford.....	8	Lt.-col. Cox, Granby.										
Compagnie n° 1		Capitaine Seale, Granby.....	3	42	2	20	Waterloo....	17 sept.	12	En camp.	12	En voiture et en chemin de fer.
do 2	...	Cap. Whitehead, Waterloo	3	42	1	36	do ...	17 do	12		12	
do 3	...	Capitaine Bell, Waterloo..... .	3	42	3	31	do ...	17 do	12		8	
do 4	...	Cap. Galbraith, South Roxton.	3	42	3	21	do ...	17 do	12		12	
do 5	...	Capitaine Wood, Roxton Falls...	3	42	1	31	do ...	27 do	12		30	
do 6	...	Cap. Hackwell, Boscobel	3	42	3	12	do ...	17 do	12		14	
do 7	...	Capitaine Brown, Lawrenceville.	3	42	3	31	do ...	17 do	12		13	
do 8	...	Capitaine Brooks, Waterloo.....	3	42	3	32	do ...	17 do	12			
		Etat-Major	8	.....	7	5						
		Total.....	32	336	26	219						

fait les exercices annuels de 1883–84---*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
12 heures.	25c. par homme et 35c. par cheval.	Bonne.	Non.	Oui ; 16 exécutants ; assez bonne.	do	do	do	do	200, 400 et 500 verges.	35·01	40·80	Par l'aide-adjudant général, le 27 sept,	28 sept.	Inspecté, le 5 juillet, par le major général commandant.
											23·63		28 do	
											45·74		28 do	
											46·10		28 do	
											34·01		28 do	
											32·35		28 do	
											30·69		28 do	
											28·75		28 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 5, Lieut.-col. A. C. DE LOTBINIÈRE-HARWOOD, A.A.G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion et mode de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.		Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
64e bataillon.....	6	Lt.-col. Prud'homme, Beauharnois.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Deslauriers, Beauharnois....	3	42	3	34	Laprairie. ...	25 juin	12			
do 2	...	Cap. F. Bazinet, Beauharnois....	3	42	1	9	do ...	25 do	12			
do 3	...	Cap. J. Cadieux, St-Etienne.....	3	42	3	18	do ...	25 do	12			
do 4	...	Cap. J. Poirier, St-Louis de Gonzague.....	3	42	1	24	do ...	25 do	12	En camp.	29 milles.	Bateau.
do 5	...	Cap W. Danis, Valleyfield.....	3	42	3	34	do ...	25 do	15			
do 6	...	Cap. Langevin, St-Timothé	3	42	2	16	do ...	25 do	12			
		Etat-major	.....	.....	.....	.....						
		Total..	26	252	20	139						
65e bataillon....	8	Lt.-col. Ouimet, Montréal										
Compagnie n° 1	...	Cap. P. Bédard, Montréal	3	42	1	40	Laprairie. ...	2 juil.	12			
do 2	...	Cap. C. Coursol, Montréal	3	42	3	32	do ...	2 do	12			
do 3	...	Lieut. Bauzet, Montréal.....	3	42	1	27	do ...	2 do	12			
do 4	...	Capit. A. Roy, Montréal	3	42	1	29	do ...	2 do	12			
do 5	...	Cap. A. LaRoque, Montréal	3	42	2	32	do ...	2 do	12			
do 6	...	Cap. J. Giroux, Montréal.....	3	42	3	42	do ...	2 do	12			
do 7	...	Cap. H. Prevost, Montréal	3	42	3	29	do ...	2 do	12			
do 8	...	Cap. DesRivières Montréal	3	42	2	24	do ...	2 do	12			
		Etat-major	.....	.....	.....	.....						
		Total..... .	32	336	24	255						

12 jours aux dépôts ; 4 jours supplément. en camp.

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
18 heures.	22½c.	Bonne.	Non.	Non.	Bon.	Ecole de peloton, maniement des armes et feux ; manœuvres de cie., de bat. et de brig. ; aussi, école des tirailleurs et service des gardes.	Oui		200, 400 et 500 verges.			5 juill.	7er juill.	
												5 do	7 do	
												5 do	7 do	
												5 do	7 do	
												4 do	7 do	
												5 do	7 do	
6 heures.		Bonne.	Non.	Oui ; 24 exécutants. Très bonne.	do	Défilé, maniement des armes et feux ; formation en quart de colonne et colonne ouverte, échelon, carré, changement de front, et déploiement.	Oui.					2 juill.	2 juill.	Le 65e bataillon n'a pas transmis ses notes de tir.
												2 do	2 do	
												2 do	2 do	
												2 do	2 do	
												2 do	2 do	
												2 do	2 do	
												2 do	2 do	
												2 do	2 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui on

DISTRICT MILITAIRE N° 6—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.				
			Corps.		Corps.						
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
76e bataillon	6	Lt.-col. P. Rodier, Chateauguay...								En camp.	20 milles.	Bateau.
Compagnie n° 1.	...	Capit. Damour, Ste-Philomène.	3	42	3	9	Laprairie	25 juin.	12			
do 2	...	Capit. Gagnier, Ste-Martine	3	42	3	16	do ...	25 do	12			
do 3	..	Capit. Sabourin, St-Urbain., ...	3	41	3	16	do ...	25 do	12			
do 4	...	Major Boudrault, Ste-Martine	3	42	3	21	do ...	25 do	12			
do 5	...	Capit. L. Turcot, ville de la N.E.	3	42	2	26	do ...	25 do	12			
do 6	...	Capit. A. Robert, Chateauguay...	3	42	2	7	do ...	25 do	12			
		Etat-major.....	.....	.....	....	.....						
		Total.....	26	252	21	100						
80 bataillon.....	...	Lt.-col. DeFoy, Gentilly	25	252	20	138	Laprairie. ...	25 juin..	12	En camp.	114 milles.	Chemin de fer.

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des tourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
18 heures.	22½c.	Bonne.	Non.	Non.	Bon.	Ecole de peloton ; maniement des armes et feux ; manœuvres de compagnie, de bataillon et de brigade ; aussi, école des tirailleurs et service des gardes.	Oui.		200, 400 et 500 verges.			5 juillet 5 do 5 do 5 do 5 do 5 do	7 juillet 7 do 7 do 7 do 7 do 7 do	
18 heures.	22½c.	Bonne.	Non.	do	do	Ecole de peloton ; maniement des armes et feux ; manœuvres de compagnie, de bataillon et de brigade aussi, école des tirailleurs et service des gardes.	Oui.		200, 400 et 500 verges.			5 juillet	7 juillet	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 6—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
83e bataillon.....	6	Lt.-col. Sheppard, Joliette.										
Compagnie n°	1 ...	Cap. Delfosse, Joliette	3	42	3	28	Joliette	25 août.	12			
do	2 ...	Cap. Granger, Joliette.....	3	42								
do	3 ...	Cap. Dostaler, Joliette	3	42	3	36	do	25 do	12			
do	4 ...	Cap. Guilbault, Joliette	3	42	3	28	do	25 do	12	En camp.		
do	5 ...	Cap. Thos. Blair, Joliette	3	42	3	39	do	25 do	12			
do	6 ...	Cap. Copping, Joliette	3	42	3	34	do	25 do	12			
		État-major	.....	.....	7	.....						
		Total.....	25	252	22	160						
84e bataillon	6	Lt.-col. Doherty, St. Hyacinthe.										
Compagnie n°	1 ...	Capit. Chaput, St. Hyacinthe..	3	42	3	23	Laprairie....	25 juin.	12		45	
do	2 ...	Cap. G. Morin, Saint-Pie.....	3	42	1	22	do ...	25 do	12		45	
do	3 ...	Cap. Duchaine, Saint-Simon....	3	42	3	16	do ...	25 do	12	do	45	Chemin de fer.
do	4 ...	Capit. Johnston, Sorel	3	42	2	25	do ...	25 do	12		45	
do	5 ...	Cap. B. Benoit, St-Hyacinthe.	3	42	2	35	do ...	25 do	12		45	
do	6 ...	Cap. Beaucharme, Arthabaska	3	42	2	35	do ...	25 do	12		45	
		État-major	.....	.....	7	4						
		Total.....	26	252	20	160						

fait les exercices annuels de 1883–84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps	Coût quotidien des rations par tête, en camp	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
18 heures.	25c.	Bonne.	Non.	Oui.	Bon.	Ecole de peloton ; maniement des armes ; feux ; manœuvres de compagnie ; défilé ; école des tirailleurs, service des gardes et instruction générale.	Oui.			20·79		29 août	30 août	* Non en camp.
												29 do	30 do	
												29 do	30 do	
												29 do	30 do	
												29 do	30 do	
18 heures.	22½c.	Bonne.	Non.	do	do	Ecole de peloton ; maniement des armes ; feux ; manœuvres de compagnie ; instruction générale ; évolutions de brigade ; école des tirailleurs ; service des gardes.	do	15	200, 400 et 500 verges.	11·62		5 juil.	7 juil.	
								9				5 do	7 do	
								9				5 do	7 do	
								4				5 do	7 do	
								21				5 do	7 do	
								17				5 do	7 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 6 —*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon. ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
85e bataillon	6	Lieut.-col. Brousseau, Laprairie.										
Compagnie n° 1 ...		Cap DeMontigny, Laprairie.....	3	42	3	41	Laprairie ...	25 juin	12			
do 2 ...		Cap. Chagnon, Laprairie.....	3	42	3	45	do ...	25 do	12			
do 3 ...		Cap. Sylvester, Laprairie.....	3	42	3	41	do ...	25 do	12	Au camp.		
do 4 ...		Cap. Bourassa, Laprairie	3	42	3	37	do ...	25 do	12			
do 5 ...		Cap. Jos. Dunn, Laprairie.....	3	42	3	34	do ...	25 do	12			
do 6 ...		Capitaine Jodoin, Laprairie.....	3	42	3	29	do ...	25 do	12			
		Etat-major	8	.....	8	6						
		Total.....	26	252	25	233						
86e bataillon....	6	Lieut.-col. Houde, Louiseville.										
Compagnie n° 1 ...		Cap. Dufresne, Yamachiche....	3	42	3	24	Louiseville .	26 sept.	12			
do 2 ...		Capitaine LeGris, Louiseville.	3	42	3	41	do ...	26 do	12			
do 3 ...		Capitaine Trudel, ——	3	42	3	38	do ...	26 do	12	do		
do 4 ...		Cap. Hénault, St. Gabriel.....	3	42	3	34	do ...	26 do	12			
do 5 ...		Cap. Lévesque, ——	3	42	2	23	do ...	26 do	12			
do 6 ...		Lieut. Drainville, ——	3	42	1	14	do ...	26 do	12			
		Etat-major	8	.....	8	.....						
		Total	26	252	23	174						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps	Coût quotidien des rations par tête, en camp	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	22½c.	Bonne.	Non.	Oui.	Bon.	Ecole de peloton ; maniement des armes ; feux ; manœuvres de compagnie ; instruction générale ; évolutions de brigade ; école des tirailleurs ; service des gardes.	Oui.	11	200, 400 et 500 verges.	10·97		5 juillet	7 juillet	
								40				5 do	7 do	
								8				5 do	7 do	
								12				5 do	7 do	
								14				5 do	7 do	
								12				5 do	7 do	
18 heures.	25c.	Bonne.	Non.	do	do	Ecole de peloton ; maniement des armes ; feux ; manœuvres de compagnie ; instruction générale ; école des tirailleurs ; service des gardes.	do		200, 400 et 500 verges.	10·54		5 octob.	6 octob.	
												5 do	6 do	
												5 do	6 do	
												5 do	6 do	
												5 do	6 do	
												5 do	6 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 7, Lieut.-col. E. J. DUCHESNAY, A.A.G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Batterie de campagne de Québec	...	Major Lindsay, Québec.....	6	74	6	70	Lévis	6 juillet	12	En camp.		A pied.
55e bataillon.....	6	Major Ward, Inverness.										
Compagnie n° 1 ...		Capitaine Lipsey, Kinnear's Mills	3	42	2	33	Lévis	6 juillet	12		81	
do 2 ...		Cap Wallace, Inverness.....	3	42	2	28	do	6 do	12		51	
do 3 ...		Capitaine Porter, Lower Ireland..	3	42	2	27	do	6 do	12		56	
do 4 ...		Cap. Watkins, Reid's Mills.....	3	42	1	39	do	6 do	12	do	81	
do 5 ...		Capitaine Bourke, Somerset.....	3	42	2	34	do	6 do	12		50	
do 6 ...		Cap. Carroll, St-Sylvestre	3	42	1	19	do	6 do	12		30	
		Etat-major	.....	.....	6	21						
		Total	18	252	16	201						Voiture, chemin de fer et à pied.
1er bataillon.....	6	Lt.-col. Colfer, St-Thomas										
Compagnie n° 1 ...		Cap. Fournier, St-Thomas	3	42	3	30	Lévis	6 juillet	12		47	
do 2 ...		Cap. Landry, Saint-Pierre....	3	42	2	30	do	6 do	12		42	
do 3 ...		Cap. Desjardins, Cap St-Ignace..	3	42	2	33	do	6 do	12		55	
do 4 ...		Lt Bernier, Trois Saumons...	3	42	2	31	do	6 do	12	do	71	
do 5 ...		Lieut Giasson, L'Islet	3	42	1	18	do	6 do	12		63	
do 6 ...		Cap. Lemieux, Chicoutimi.....	3	42	2	42	do	6 do	12		...	
		Etat-major	.....	.....	5	.....						
		Total.	18	252	17	184						Chemin de fer, à pied et bateau.

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	25½c.	Très bonne.	Non.	Non.	Très bon.	Passée en revue par le lieut.-col. Cotton, sous-instructeur d'artillerie, prov. de Québec.	Oui.					6 juill..	6 juill..	Inspecté par le major général R. G. A. Luard, com. de la milice canadienne.
do	do	Très bonne.	Non.	Oui ; 16 musiciens ; très bonne.	Bon.	Maniement des armes et feux ; manœuvres de compagnie ; instruction générale ; déploiement en tirailleurs ; bien.	Oui.					6 juill..	6 juill..	do
do	do	Très bonne.	Non.	Non.	do	do	Oui.					6 juill..	6 juill..	do

RAPPORT d'inspection des corps qui on

DISTRICT MILITAIRE N° 7—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
81e bataillon.....	6	Lt.-col. Beaudry, Pointe-aux-Trembles.										
Compagnie n°	1	Capitaine Gauvin, Pointe-aux-Trembles.....	3	42	3	25	Lévis	6 juill.	12	En camp.	36	Voiture et bateau.
do	2	Cap. Frenette, St. Raymond...	3	42	3	33	do	6 do	12		45	
do	3	Capitaine Paré, St. Raymond...	3	42	3	32	do	6 do	12		66	
do	4	Cap. Pâquette, Deschambault..	3	42	3	36	do	6 do	12		45	
do	5	Cap. Frenette, Cap Santé	3	42	3	10	do	6 do	12		30	
do	6	Cap. Courteau, Lotbinière.....	3	42	3	20	do	6 do	12		45	
		État-major	.....	.....	7	18						
		Total.....	18	252	25	174						
87e bataillon.....	6	Lt-col. Laurin, Ancienne Lorette.										
Compagnie n°	1	Major Dorion, Charlebourg....	3	42	3	31	Lévis.....	6 juill.	12	do	6	do
do	2	Cap. Laurin, Anc. Lorette...	3	42	3	42	do	6 do	12		11	
do	3	Cap. Fages, St. Ambroise.....	3	42	2	42	do	6 do	12		9	
do	4	Cap. Routhier, Ste. Foye.....	3	42	3	40	do	6 do	12		14	
do	5	Major Brunet, St. Augustin	3	42	2	37	do	6 do	12		18	
do	6	Cap. Blouin, St. Jean, I. d'Orléans	3	42	2	40	do	6 do	12		15	
		État-major	.....	.....	8	20						
		Total	18	252	23	246						

fait les exercices annuels de 1883–84---*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	21c.	Très bonne.	Non.	Oui; 18 musiciens; très bonne.	Bon.	Maniement des armes et feux; manœuvres de compagnie; instruction générale; déploiement en tirailleurs; bien.	Oui.					6 juillet.	6 juillet.	Inspecté par le maj. général R. G. A. Luard, commandant de la milice canadienne.
do	do	Très bonne.	Non.	Oui; 14 musiciens; bonne.	Très bon.	do	do					6 juillet. 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do	6 juillet. 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do	do do

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 7—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport. Milles.	Mode.
88e bataillon	6	Lt.-col. Fraser, Kamouraska										
Compagnie n° 1 ...		Cap. Potvin, Ste-Anne	3	42	3	41	Lévis.....	6 juillet.	12	En camp.	84	Chemin de fer, bateau et voiture.
do	2	... Cap. Gauthier, Baie St-Paul...	3	42	3	39	do	6 do	12	do	90	
do	3	... Cap. Le Bel, Kamouraska ...	3	42	3	34	do	6 do	12	do	104	
do	4	... Capitaine Têtu, Rivière-Ouelle.	3	42	3	30	do	6 do	12	do	97	
do	5	... Cap. Langlais, Saint-Denis	3	42	3	42	do	6 do	12	do	101	
do	9	... Cap. Cimon, Les Eboulements...	3	42	3	42	do	6 do	12	do	102	
		Etat-major.....	.....	.....	7	12						
		Total	18	252	25	240						
89e bataillon.....	8	Lt.-col. Hudon, Riv.-du-Loup..										
Compagnie n° 1 ...		Capitaine Le Bel, Riv.-du-Loup ..	3	42	1	38	Lévis	6 juillet.	12	En camp.	126	A pied et en chemin de fer.
do	2	... Capitaine Frève, Cacouna	3	42	2	38	do	6 do	12	do	133	
do	3	... Cap. Blanchet, Saint-Arsène...	3	42	2	38	do	6 do	12	do	130	
do	4	... Cap. Marceau, Ile Verte.....	3	42	2	49	do	6 do	12	do	141	
do	5	... Capitaine Côté, Bic	3	42	2	15	do	6 do	12	do	180	
do	6	... Cap. Rinquet, Rimouski.....	3	42	3	27	do	6 do	12	do	182	
do	7	... Capitaine Martin, Rimouski.....	3	42	2	15	do	6 do	12	do	190	
do	8	... Capitaine Le Bel, Saint-Anaclet..	3	42	3	38	do	6 do	12	do	193	
		Etat-major	.....	.....	7	19						
		Total	24	336	24	268						

fait les exercices de 1883-84.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations..
24 heures.	21⅛c.	Très-bonne.	Non.	Non.	Très bon.	Maniement des armes et feux ; manœuvres de compagnie ; instruction générale ; déploiement en tirailleurs ; bien.	Oui.					6 juillet 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do	6 juillet 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do	Inspecté par le major général R. G. A. Luard, commandant de a milice canad.
do	do	Très-bonne.	Non.	Oui ; 15 musiciens ; très-bonne.	Très bon.	do	do					6 juillet 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do	6 juillet 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do 6 do	do do

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 7— *Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
23e bataillon	4	Lt.-col. Duchesnay, Ste-Marie.								En camp, au dépôt.		Voiture.
Compagnie n° 1	...	Major Jalbert, Sainte-Marie	3	42	2	25	Ste-Marie	20 sept.	12			
do 2	...	Major Paradis, Aylmer.....	3	42	2	42	do ...	20 do	12		53	
do 3	...	Cap. DeLéry, St-François.	3	42	3	19	do ...	20 do	12		21	
do 4	...	Cap. Paradis, Aylmer.....	3	42	2	42	do ...	20 do	12		53	
		Etat-major.....	.....	.....	5	5						
		Total.	.....	.....	14	133						
Hussards canadiens de la Reine.	2	Lt.-col. Forsyth, Québec.								Au dépôt.		
Compagnie n° 1	...	Lt -col. Turnbull, Québec.....	3	42	3	35	Québec.....	28 mai	12			
do 2	...	Lt.-col. Gray, Québec.....	3	42	2	33	do	28 do	12			
		Etat-major	.....	.....	5	.....						
		Total.....	.....	.....	10	68						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	25 cents.	Très bonne.	Non.	Oui; 12 musiciens; bonne.	Bon.	Maniement des armes et feux ; manœuvres de compagnie ; instruction générale ; déploiement en tirailleurs ; bien.	Oui.					20 sept. 20 do 20 do 20 do	20 sept. 20 do 20 do 20 do	Inspecté par le lt.-col. Duchesnay, A.A.G., du 7me dist. militaire.
		Bonne.	Non.	Corps de trompettes ; 7 exécutants.	Très bon.	Défilé au pas et au galop ; évolutions de campagne ; maniement du sabre, de pied ferme et en marche ; bien.	do					28 mai. 28 do	28 mai.. 28 do	do

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 7.—*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
8e carabiniers royaux	6	Lt.-col. Scott, Québec.								Au dépôt.		
Compagnie n° 1	...	Capit. Russell, Québec	3	42	3	39	Québec	24 mai.	12			
do 2	...	Capit. Wurtele, Québec	3	42	3	35	do	24 do	12			
do 3	...	Capt. Holloway, Québec	3	42	3	34	do	24 do	12			
do 4	...	Capitaine Miller, Québec	3	42	2	38	do	24 do	12			
do 5	...	Capitaine Ahern, Québec	3	42	3	36	do	24 do	12			
do 6	...	Capit. Gilmour, Québec	3	42	2	40	do	24 do	12			
		État-major	.....	.....	6	5						
		Corps de trompettes, sapeurs et signalistes	.....	.....	.....	55						
		Total	.....	.....	22	282						
9e bataillon, Voltigeurs	8	Lt.-col. Amyot, Québec.								Au dépôt.		
Compagnie n° 1.	...	Capit. Frenette, Québec	3	42	2	8	Québec	21 mai.	12			
do 2	...	Cap. Chouinard, Québec	3	42	2	17	do	21 do	12			
do 3	...	Maj. DeLagrave, Québec	3	42	1	16	do	21 do	12			
do 4	...	Cap. Garneau, Québec	3	42	1	30	do	21 do	12			
do 5	...	Cap. Pennee, Québec	3	42	2	30	do	21 do	12			
do 6	...	Cap. Tessier, Québec	3	42	2	8	do	21 do	12			
do 7	...	Cap. Pineau, Québec	3	42	2	23	do	21 do	12			
do 8	...	Cap. Levasseur, Québec	3	42	2	10	do	21 do	12			
		État-major	.....	.....	5	7						
		Total	.....	.....	19	149						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
	Bonne.	Non.		Oui ; 37 musiciens ; très bonne.	Très bon.	Défilé ; maniement des armes et feux ; manœuvres de compagnie et instruction générale.	Oui.					24 mai 24 do 24 do 24 do 24 do 24 do	24 mai 24 do 24 do 24 do 24 do 24 do	Inspecté par le lieut.-col. Duchesnay, A.A.G. du dist. mil. n° 7.
	Bonne.	Non.		Non.	Habillement sali ; a droit à habillement neuf ; armes en bon état.	Défilé ; maniement des armes et feux ; manœuvres de compagnie et instruction générale ; école des tirailleurs ; très bien.	do					21 mai 21 do 21 do 21 do 21 do 21 do 21 do	21 mai 21 do 21 do 21 do 21 do 21 do 21 do	do

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 8, Lieut.-col. J. B. TAYLOR, A.A.G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.					
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.		Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
8e régiment de cavalerie.....	4	Lt-col. Domville, Apohaqui.									22 milles en moyenne.	A pied et en chemin de fer.
Compagnie n° 3 ...		Cap. Foshay, Apohaqui	3	42	3	42	Sussex.....	24 sept.	12	En camp.		
do 5 ...		Cap. Pearson, Johnston..	3	42	3	42	do	24 do	12			
do 6 ...		Capitaine Scovil, Shédiac	3	42	3	42	do	24 do	12			
do 7 ...		Cap. Brittain, Springfield	3	42	3	42	do	24 do	12			
		Etat-major	8	.....	7	.....						
		Total	20	168	19	168						
Batter. de camp. de Newcastle..	...	Major Call, Newcastle.....	6	74	.....	.....	Newcastle...	.....	12	do		
Batter. de camp. de Woodstock ...		Major Dibbles, Woodstock.....	6	74	.....	.....	Woodstock .	.....	12	do		
Brigade d'artillerie de place..	6	Lieut.-col. Foster, Saint-Jean										
Batterie n° 1 ...		Cap. Kane, Saint-Jean	3	42	3	42	St-Jean, N.B	Différentes dates.	12	Non en camp.		
do 2 ...		Cap. Ring, Saint-Jean	3	42	3	42	do ...		12			
do 3 ...		Capitaine Ewing, Portland.....	3	42	3	42	do ...		12			
do 7 ...		Lt.-col. tit. Gillespie, Chatham	3	42	3	42	do ...		12			
do 9 ...		Capitaine Lander, Fairville	3	42	3	42	do ...		12			
do 10 ...		Cap. Armstrong, Saint-Jean	3	42	3	42	do ...		12			
		Etat-major	8	.....	.....	.....						
		Total	26	252	.....	.....						

fait les exercices annuels de 1883–84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps	Coût quotidien des rations par tête, en camp	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	18¼ cents.	Assez bonne.	Non.	Oui ; 14 ; bonne.	Tout en bon état, excepté la sellerie.	Instruction générale ; manœuvres de campagne et d'avant-poste ; exercices de brigade ; le tout exécuté d'une manière très satisfaisante.	Oui.					4 octobre 1883.	5 octobre 1883.	Inspecté, le 4 octobre, par le major général commandant qui s'est déclaré très satisfait du corps.
						Voir rapport de l'inspecteur d'artillerie.								Passée en revue par l'inspecteur d'artillerie.
						do								Passée en revue par l'inspecteur d'artillerie.
6 heures.		Bonne.	Non.	Oui ; 14 ; tambours et fifres ; assez bonne.	Bon.	do	Oui.		Artillerie.			9 octobre 1883.	10 octobre 1883.	do

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 8.—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.					
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.
Génie de Brighton.....	...	Major Virree, Woodstock.....	3	42	2	42	Sussex	24 sept.	12	En camp.	185	Chemin de fer.
62e bataillon, fusiliers	6	Lt.-col. Blaine, St-Jean.										
Compagnie n° 1.	...	Cap. Devlin, St-Jean	3	42	2	40	St-Jean, N.B		12			
do 2	...	Cap. Sturdee, St-Jean.....	3	42	3	42	do ...		12			
do 3	...	Cap. Blois, St-Jean.....	3	42	3	42	do ...		12			
do 4	...	Cap. Magee, St-Jean.....	3	42	3	41	do ...		12			
do 5	...	Cap. Sorrel, St-Jean.....	3	42	3	42	do ...	Différentes dates.	12	Non en camp.		
do 6	...	Cap. Hartt, St-Jean.....	3	42	3	39	do ...		12			
		État-major..	8	.....	8	.....						
		Total.....	26	252	24	246						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible.			Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
									Distances.	Chiffre de mérite. Bataillon.	Chiffre de mérite. Compagnie.			
1 jour.	18½ cents.	Bonne.				*Voir* rapport de l'inspecteur du génie.	Oui.					4 octobre 1883	5 octobre 1883.	Passé en revue par l'inspecteur du génie qui a aussi enseigné personnellement ce corps en camp pendant plusieurs jours. Inspecté, le 4 octobre, par le major général commandant.
3 heures.	Bonne.	Non.	Oui ; 21 ; très bonne.	Bon.	Maniement des armes et feux ; instruction générale ; ordre dispersé ; attaque ; le tout exécuté d'une manière très satisfaisante.	do			Les notes de tir n'ont pas encore été transmises.			8 novembre 1883.	8 novembre 1883.	Inspecté, le 8 novembre, par l'aide-adjudant-général du district militaire n° 8.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 8—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
Bataillon. ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
67e bataillon.....	9	Lt.-col. Upton, Woodstock.								En camp.	197 milles en moyenne.	En chemin de fer et voiture.
Compagnie n° 1.		Cap. Bourne, Woodstock.....	3	42	3	41	Sussex, N.B.	24 sept.	12			
do	2	... Cap. Adams, Centreville.....	3	42	2	42	do ...	24 do	12			
do	3	... Capitaine Hoyt, Richmond.....	3	42	3	42	do ...	24 do	12			
do	3	... Capitaine Boyer, Brighton.....	3	42	2	41	do ...	24 do	12			
do	4	... Cap. Fletcher, Waterville.....	3	42	2	42	do ...	24 do	12			
do	5	... Cap. Beckwith, Grand Falls....	3	42	2	41	do ...	24 do	12			
do	6	... Capitaine Baker, Baker Brook....	3	42	2	41	do ...	24 do	12			
do	7	... Cap. Hartley, Florenceville...	3	42	2	41	do ...	24 do	12			
do	9	... Cap. Carvell, Wilmot.....	3	42	2	41	do ...	24 do	12			
do	10	... État-major et musique, Woodstock	8		6		do ...	24 do	12			
		Total.....	35	378	26	372						
71e bataillon.....	8	Lt -col. Marsh, Frédéricton.								En camp.	120 milles en moyenne.	do
Compagnie n° 1.		... Capitaine Barker, St. Mary's.....	3	42	3	41	Sussex, N.B.	24 sept.	12			
do	2	... Cap. Christy, McKeen's C'r...	3	42	2	41	do ...	24 do	12			
do	3	... Capitaine Howe, Stanley.....	3	42	2	41	do ...	24 do	12			
do	4	... Capitaine Loggie, Frédéricton....	3	42	3	41	do ...	24 do	12			
do	5	... Maj tit. Alexander, Blissville...	3	42	3	40	do ...	24 do	12			
do	6	... Cap. McMullen, St. Stephen....	3	42	2	41	do ...	24 do	12			
do	7	... Cap. Cropley, Frédéricton....	3	42	3	41	do ..	24 do	12			
		Mus. et état-major Frédéricton....	8		8		do ...	24 do	12			
		Total.....	29	294	26	286						

fait les exercices de 1883-84.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations..
36 heures.	18½ cts.	Assez bonne.	Non.	Oui; 15; bonne.	En bon état et très nets; fourniments, vieux.	Manœuvres de brigade et attaque en ordre dispersé.	Oui.			Les notes de tir n'ont pas encore été transmises.		4 oct.	5 oct.	Inspecté par le major général commandant qui s'est déclaré très satisfait.
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
24 heures.	do	Assez bonne.	Non.	Oui; tambours et fifres; de moyenne force.	En bon état et très nets; fourniments, vieux.	Manœuvres de brigade et attaque en ordre dispersé.	Oui.			do		4 oct.	5 oct.	do
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	
												4 do	5 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 8—*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Compagnie de carabiniers de Saint-Jean..... ...		Capitaine Hartt, Saint-Jean.. ...	3	42	3	42	Saint-Jean..	Différentes dates.	12	Non en camp.		Chemin de fer et voit.

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	S'il les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible.			Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
									Distances.	Chiffre de mérite.				
										Bataillon.	Compagnie.			
2 heures.	18½ cts.	Bonne.	Non.	Non.	Bon.	Manœuvres de compagnie et ordre dispersé ; maniement des armes et feux ; très bien.	Oui.			Les notes de tir n'ont pas encore été transmises.		8 nov.	8 nov.	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 9, Lieut.-col. J. B. TAYLOR, A.A.G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion et mode de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
1re brigade d'artillerie de place, Halifax.	6	Lt.-col. Mowbray Halifax.										
Batterie n° 1...	...	Major tit. Purcell, Halifax.	3	42	2	37	Halifax.....	Différentes dates.	12	Non en camp.		
do 2...	...	Cap. Garrison, Halifax.....	3	42	2	24	do		12			
do 3...	...	Cap. Curren, Halifax.....	3	42	3	42	do		12			
do 4...	...	Cap. Oland, Halifax.....	3	42	2	28	do		12			
do 5...	...	2e lieut. Bland, Halifax..	3	42	1	33	do		12			
do 6...	...	Cap. Balcom, Halifax.....	3	42	2	31	do		12			
		État-major.....	7	.....	5	.....						
		Total	25	252	17	195						
Batterie de place de Pictou.....	...	Cap. Gordon, Pictou.....	3	42	.....	.....	Pictou.....	do	12	do		
Batterie d'artillerie de place de Lunenburg	...	Cap. Brown, Lunenburg..	3	42	.....	.....	Lunenburg.	do	12	do		

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
		Bonne.	Non.	Oui; 24 exécutants; bonne.	Bon.	*Voir* rapport du lt-colonel Cotton, inspecteur d'artillerie adjoint.	Oui.							Passée en revue par l'inspecteur d'artillerie adjoint.
2 heures.		Bonne.	Non.	Excellent corps de musique; 15 exécutants.	Très bon.	Prit part à la revue de brigade, à Pictou, pour subir l'inspection du major général qui fit l'éloge du corps.	Oui.							Passée aussi en revue par l'inspecteur d'artillerie adjoint.
														Pas encore inspectée.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 9—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Batterie d'artillerie de place de Mahone Bay	...	Cap. James, Mahone Bay.....	3	42	.....	.....	Mahone Bay.	Différentes dates	12	Non en camp.		
Batterie d'artillerie de place de Yarmouth..	...	Cap. Jolley, Yarmouth.....	3	42	.....	.....	Yarmouth ...	do	12	do		
Batterie d'artillerie de place de Digby.	...	Cap. Daley, Digby	3	42	2	34	Digby	do	12	do		
63e bataillon.. ...	6	Lt.-col. Mackintosh, Halifax.										
Compagnie n°	1 ...	.....	3	42	2	34	Halifax.		12			
do	2 ...	.....	3	42	2	32	do		12			
do	3 ...	.....	3	43	3	29	do		12			
do	4 ...	.....	3	42	3	27	do	do	12	do		
do	5 ...	.....	3	42	2	30	do		12			
do	6 ...	.....	3	43	1	24	do		12			
		État-major et corps de musique.	8	.....	5	28						
		Total.	26	252	18	200						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
														Pas encore inspectée.
		Bonne.	Non.	Non.	Bon.	Passée en revue par l'inspecteur d'artillerie.	Oui.							
		Bonne.	Non.	Non.	Bon.		Oui.					15 nov.	15 nov.	L'A. A. G. s'est rendu pour inspecter la batterie, mais il pleuvait si fort qu'il a seulement pu en faire l'appel
4 heures.		Bonne.	Non.	Oui ; 24 exécutants ; très bonne.	En bon état ; il faudra un nouvel uniforme l'année prochaine.	Maniement des armes et feux et instruction générale ; le tout très satisfaisant.	Oui.			Les notes de tir n'ont pas encore été transmises.		1er nov. 1er do 1er do 1er do 1er do 1er do	1er nov. 1er do 1er do 1er do 1er do 1er do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 9—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
63e bataillon, fusiliers de la Princesse Louise	8	Lt.-col. Bremner, Halifax.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Weston, Halifax.....	3	42	2	36	Halifax.....	Différentes dates.	12	Non en camp.		
do 2	...	Capitaine Hart, Halifax.....	3	42	1	29	do		12			
do 3	...	Cap. MacKinlay, Halifax.....	3	42	3	37	do		12			
do 4	...	Cap. Bremner, Halifax.....	3	42	2	25	do		12			
do 5	...	Cap. Menger, Halifax.....	3	42	2	37	do		12			
do 6	...	Cap. Mitchell, Halifax.....	3	42	1	32	do		12			
do 7	...	Cap. W. Humphrey, Halifax.	3	42	3	25	do		12			
do 8	...	Cap. R. Humphrey, Halifax.	3	42	3	37	do		12			
		État-major et m.	8	.....	7	54						
		Total	32	336	24	302						
68e bataillon	9	Lt.-col. Chipman, Kentville.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine Dodge, Kentville	3	42	1	36	Pictou.....	3 juillet	12	En camp.	156	A pied et en chemin de fer.
do 2	...	Cap. Beckwith, Sheffield Mills..	3	42	3	31	do	3 do	12		162	
do 3	...	Cap. Redden, Kentville	3	42	3	33	do	3 do	12		156	
do 4	...	Cap. Steadman, Billtown	3	42	2	24	do	3 do	12		163	
do 6	...	Cap. Borden, Canning	3	42	3	30	do	3 do	12		157	
do 7	...	Capitaine Harris, Aylsford	3	42	3	39	do	3 do	12		173	
do 9	...	Capitaine Ross, Buckley Corners	2	42	2	38	do	3 do	12		166	
		État-major et m.	8	15	8	15						
		Total	35	378	25	246						
75e bataillon..... Compagnie n° 1	1	Cap. Windrow, New Ross.....	3	42	2	39					184	

fait les exercices annuels de 1883–84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
4 heures.		Bonne.	Non.	Oui; 24 exécutants; très bonne.	En bon état; on vient de recevoir des capotes neuves.	Maniement des armes et feux; très bien en général. Quelques compagnies parfaitement; d'autres pas si bien, à cause du grand nombre des recrues.	Oui.			Pas de notes de tir.		1er nov. do do do do do do do	1er nov. do do do do do do do	
24 heures.	19½c.	Très bonne.	Non.	Oui; 20 exécutants; bonne.	En bon état et très nets; fourniments, vieux.	Manœuvres de brigade et de bataillon, et ordre dispersé.	Oui.			Pas de notes de tir.		13 juill. 13 do 13 do 13 do 13 do 13 do 13 do 13 do	14 juill. 14 do 14 do 11 do 14 do 14 do 14 do 14 do	Inspecté par le major général commandant qui s'est déclaré très satisfait. Attachée au 68e bataillon.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 9—*Suite.*			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
69e bataillon.....	9	Lt-col. Starratt, Paradise.										
Compagnie n° 1	...	Capitaine Elliott, Wilmot	3	42	3	30	Pictou.....	3 juill.	12		200	
do 2	...	Capitaine Morse, Paradise	3	42	2	29	do	3 do	12		200	
do 3	...	Capitaine Wade, Gravialle.	3	42	3	32	do	3 do	12		223	
do 4	...	Cap. Charlton, Port Nitton	3	42	3	27	do	3 do	12		206	
do 5	...	Capitaine Bailey, Annapolis.....	3	42	2	34	do	3 do	12		209	
do 7	...	Capit. Buckler, Paradise	3	42	2	34	do	3 do	12	En camp.	213	A pied et par chemin de fer.
do 8	...	Cap. Turnbull, Riv. à l'Ours....	3	42	3	28	do	3 do	12		215	
do 9	...	Capitaine Harris, Riv. à l'Ours.	3	42	2	29	do	3 do	12		215	
		État-major.	8	16	7	16						
		Total	35	378	27	259						
78e bataillon, Highlanders. .	7	Lt.-colonel Blair, Truro.										
Compagnie n° 1	...	Cap. Laurence, Truro	3	42	1	40	Pictou.....	3 juill.	12		52	
do 2	...	Capitaine Rayne, Onslow..... .	3	42	2	38	do	3 do	12		52	
do 3	...	Capit. Barnhill, Shubenacadie..	3	42	1	41	do	3 do	12		74	
do 4	...	Capitaine Smith, Windsor.....	3	42	3	41	do	3 do	12	do	146	do
do 5	...	Cap. McKenzie, Mill Brook... ..	3	42	3	36	do	3 do	12		32	
do 6	...	Cap. Sutherland, Mount Thom....	3	42	2	35	do	3 do	12		32	
do 7	...	Cap. McLeod, New Larig	3	42	2	35	do	3 do	12		25	
		État-major	8	.....	7	.....						
		Total	29	294	21	266						

fait les exercices annuels de 1883-84.—*Suite*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fournitures.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Chiffre de mérite. Bataillon.	Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	19½ cents.	Très bonne.	Non.	Oui; 21 exécutants; bonne.	En bon état et très nets; fourniments, vieux.	Manœuvres de bataillon et de brigade, et ordre dispersé.	Oui.			Les notes de tir n'ont pas encore été transmises.		13 juill.	14 juill.	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
do	do	Très bonne.	Non.	Oui; 16 exécutants; bonne.	do	do	do			do		13 juill.	14 juill.	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	
												13 do	14 do	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 9—*Suite.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Bat. provisoire de Cumberland	5	Major Harrison, Maccan.								En camp.	103 132 124 105 131	A pied et en chemin de fer.
Compagnie n° 1	...	Cap. Allen, Amherst. .. .	3	42	3	42	Pictou.....	3 juillet	12			
do 2	...	Cap. Black, Rivière Philip.	3	42	2	38	do	3 do	12			
do 3	...	Cap. Harrison, Maccan..... .	3	42	3	32	do	3 do	12			
do 4	...	Cap Mills, Maccan Mountain..	3	42	3	39	do	3 do	12			
do 5	...	Capitaine Oxley, Oxford..... .	3	42	3	30	do	3 do	12			
		État-major	5	.....	5	3						
		Total.....	20	210	19	188						
Bat. provisoire de Victoria....	5	Lt.-col. Bingham, Baddeck.								En camp.	241 172 160 190 182	A pied, en bateau et en chemin de fer.
Compagnie n° 1	...	Cap. Cain, Baddeck	3	42	2	28	Pictou... .	3 juillet.	12			
do 2	...	Capitaine McRae, Riv. du Milieu.	3	42	2	37	do	3 do	12			
do 3	...	Gaptain McNeill, Grand Narrows	3	42	3	39	do	3 do	12			
do 4	...	Capitaine McRae, Baddeck	3	42	3	36	do	3 do	12			
do 5	...	Captain Hill, Sydney.....	3	42	3	40	do	3 do	12			
		État-major	5	.....	5	6						
		Total	20	210	18	186						

fait les exercices annuels de 1883-84.—*Suite*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des tourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	S'il les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
24 heures.	19½ cents.	Très bonne.	Non.	Non.	En bon état et très nets ; fournitures, vieux.	Manœuvres de brigade et de bataillon, et ordre dispersé.	Oui.			Les notes de tir n'ont pas encore été transmises.		13 juill. 13 do 13 do 13 do 13 do	14 juill. 14 do 14 do 14 do 14 do	Inspecté par le major général commandant qui s'est déclaré très satisfait.
36 heures.	do	Très bonne.	Non.	Non.	do	do	Oui.			do		13 juill. 13 do 13 do 13 do 13 do	14 juill. 14 do 14 do 14 do 14 do	do

Rapport d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 10. Lieut.-col. C. F. BOUGHTON, A.A.G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Compagnie de cavalerie de Winnipeg.....	...	Cap. C. Knight, Winnipeg.....	3	42	3	32	Fort Osborne	13 août.	12 jours d'exercices faits en 6 jours de 6 heures.	En camp, à ses propres frais, vu qu'elle n'était pas autorisée.		
Batterie de campagne de Winnipeg.....	...	Lt.-col. titulaire W. N. Kennedy, Winnipeg.....	6	79	4	64	Fort Osborne	12 juill.	24 jours d'exercice. * Voir note dans la colonne des observations.	En camp, en vertu de l'O. G. du 10 mai 1883.		

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	Etat général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
	Le gouvernement n'a rien alloué pour les rations.	Bonne.	Il n'en est pas arrivé aux hommes ; un cheval a été gravement blessé ; rapport fait.	Non.	Bon.	Manœuvres de campagne, marche de route, école des tirailleurs et maniement du sabre ; le tout, très passablement exécuté.	Rapportés tels.					13 août.	12 août.	Cette compagnie a exécuté son tir à la cible en camp, mais ces notes n'ont pas encore été transmises.
25 cents alloués par jour.		Bonne.	Il n'en est pas arrivé aux hommes ; un cheval a été gravement blessé ; rapport fait.	Un corps de 20 msiciens ; de bonne force.	do	Manœuvres de campagne en général et feux ; démontage et remontage des pièces ; aussi, pendant la période de campement, tir d'un salut royal et tir à boulets et à obus ;—le tout, très bien.	do	Les notes de tir ont été régulièrement transmises à l'inspecteur d'artillerie.				Le 12 juillet et les jours suivants.	12 juillet	* Les exercices faits par cette batterie de campagne étaient pour les deux années 1882-3 et 1883-4 réunies. On remarquera que ceux dont j'ai fait rapport l'année dernière, ont été faits en juin 1882 et étaient pour l'année 1881-82.

8—11½

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 10—*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Compagnie d'infanterie de St-Jean-Baptiste.	...	Cap. Thibault, St-Jean-Baptiste	3	42	1	17	Saint-Jean-Baptiste.	10 août.	12 jours d'exercice.	Au dépôt de la cie, à Saint-Jean-Baptiste.		

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
	Bonne.	Non.	Non.	Passablement bon.	Manœuvres de compagnie par quatre et files ; marche en avant, retraite et conversion en ligne ; aussi, maniement des armes et feux ; médiocrement.	Rapporté tels.						10 août..	10 août.	

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 12. Lieut.-col. J. B. TAYLOR, A.A.G.M.			Cadre. Corps.		Effectif réel présent à la revue. Corps.		Réunion			En camp ou autrement.	Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion et mode de transport.	
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.		Milles.	Mode.
Brigade d'artillerie de place.	3	Major Irving, Charlottetown								Au dépôt de la batterie.		
Batterie N° 1...	...	Cap. Rossmore, Charlottetown.	3	42	2	36	Charlottet'n	14 sept..	12			
do 2...	...	Cap. Moore, Charlottetown.	3	42	2	36	do	14 do	12			
do 3...	...	Cap. Owen, Georgetown....	3	42	2	25	Georgetown	15 do	12			
		État-major	5	.....	3	.....						
		Total.....	16	126	9	97						
Génie	1	Major Dougherty, Charlottetown.	3	42	3	24	Milton	27 sept	12	En camp au dépôt de la compagnie.	10	Chemin de fer.
82e bataillon.....	6	Lieut.-col. Beer, Charlottetown.								En camp.		Chemin de fer.
Compagnie N° 1	...	Cap. Henderson, Charlottetown, Royalty.....	3	42	2	25	Milton	27 sept.	12		6	
do 3	...	Cap. Stewart, Little Goosh....	3	42	2	35	do	27 do	12		9	
do 4	...	Major Mabou, Charlottetown.	3	42	3	30	do	27 do	12		9	
do 5	...	Cap. McLeod, rivière Hunter.	3	42	3	32	do	27 do	12		10	
do 6	...	Cap. Alexander, Standhope.....	3	42	1	23	do	27 do	12		14	
		État-major.....	6	.....	4	.....						
		Total	21	210	15	145						

fait les exercices annuels de 1883-84—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps.	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
						Voir rapport de l'inspecteur d'artillerie.					38·03	14 sept. 14 do 15 do	14 sept. 14 do 15 do	Passée en revue par l'inspecteur d'artillerie.
2 heures.						*Voir* rapport de l'inspecteur d'artillerie.						27 sept.	27 sept.	Passé en revue par l'inspecteur d'artillerie.
1 journée.	18½ cents.	Bonne.	Aucun.	Oui ; 16 exécutants ; passable.	En bon état et tout très net.	Défilé ; manœuvres de compagnie et instruction générale ; maniement des armes et feux ; le tout exécuté avec fermeté.	Oui.					27 sept. 27 do 27 do 27 do 27 do	27 sept. 27 do 27 do 27 do 27 do	Inspecté par l'A A.G.

RAPPORT d'inspection des corps qui ont

DISTRICT MILITAIRE N° 12—*Fin.*			Cadre.		Effectif réel présent à la revue.		Réunion.				Distance parcourue pour se rendre au lieu de réunion, et mode de transport.	
			Corps.		Corps.							
Bataillon ou corps.	Compagnies.	Officiers commandants et dépôts,	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Lieu.	Date.	Nombre de jours d'exercice faits.	En camp ou autrement.	Milles.	Mode.
Bataillon du comté de Kings	1	Lieut. Fraser, Montague.....	3	42	1	15	Milton	27 sept.	12	En camp.	45	Chemin de fer et voiture.
Bataillon du comté de Prince	1	Cap. Maxwell, Alberton	3	42	1	29	Milton	27 sept.	12	En camp.	94	Chemin de fer.

fait les exercices de 1883-84.—*Suite.*

Temps pris pour concentrer le bataillon ou corps.	Coût quotidien des rations par tête, en camp.	Conduite générale des corps	S'il y a eu des accidents ; leur nature.	S'ils ont une musique, nombre de musiciens et leur force.	État général de l'uniforme, des armes et des fourniments.	Nature des évolutions à la revue, et comment elles ont été exécutées.	Si les soldats des différents corps étaient *bonâ fide* enrôlés membres de ces corps, conformément à la loi de milice.	Tir à la cible. Nombre de ceux qui n'ont pas fait les exercices, s'il y en a.	Tir à la cible. Distances.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Bataillon.	Tir à la cible. Chiffre de mérite. Compagnie.	Date de la revue.	Date de la fin des exercices.	Observations.
1 journée.	18¼ cents.	Bonne.	Aucun.	Non.	Bon.	Défilé ; manœuv. de compagnie et instruct. générale ; maniement des armes et feux ; ferrement exécutés.	Oui.					23 sept.	23 sept.	Inspecté par l'A. A.G.
do	18¼ cents.	Bonne.	Aucun.	Non.	do	do	do					23 sept.	23 sept..	do

ANNEXE No 4.

RAPPORT DE L'INSPECTEUR DE L'ARTILLERIE.

OTTAWA, 5 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre les rapports suivants sur la situation et la suffisance générales des batteries d'artillerie de campagne et de place qui ont fait leurs exercices annuels pendant l'année dernière, et qui ont été passées en revue par moi ou par les inspecteurs d'artillerie adjoints.

Dans les concours pour le prix de capacité et suffisance en général offerts par le marquis de Lorne, naguère Son Excellence le gouverneur général, les inspections ont partout été gouvernées d'après un système régulier et suivant la règle prescrite par l'association fédérale d'artilleurs.

Ce système établit le nombre de points devant être accordés pour chaque détail de l'instruction, de l'équipement, du tir, etc., et, de plus, attribue une certaine valeur aux réponses faites de vive voix à des questions préalablement publiée sur tous les sujets d'artillerie.

Conformément à une convention préalablement faite d'un commun accord, la totalité des points n'est accordée que dans les cas de compétence absolue, et non relative. Par conséquent, les résultats d'un mode d'inspection si rigoureux, ne peuvent manquer d'être plus uniformes et plus sûrs que ceux d'aucun autre système suivi jusqu'ici ; et la suffisance relative, dans le temps, de batteries ainsi inspectées, doit constituer un type de comparaison suffisamment juste dans tous les corps pourvus de la même arme et s'exerçant dans des conditions pareilles ou à peu près semblables.

Je dois me déclarer entièrement satisfait de la manière dont tant de batteries se sont acquittées des exercices sous le coup d'une aussi rude épreuve.

Le tableau qu'on trouvera ci-dessous donne assez de détails pour que je me contente de mentionner brièvement les circonstances générales dont a été accompagnée chacune de mes inspections.

1RE BRIGADE PROVISOIRE, ARTILLERIE DE CAMPAGNE ET BATTERIE DE CAMPAGNE DE LONDON.

Ces trois batteries se sont formées en brigade au camp de London, sous le commandement du major Peters, de la batterie de campagne de London, et elles ont été inspectées par moi le 28 juin. Etaient présents les officiers ci dessous nommés, savoir:

Batterie de campagne de London.

Le major Peters,
Le capitaine Williams,
Le lieutenant Fairbank,
Le lieutenant Hesketh.

Batterie n° 1.—Première brigade provisoire.

Le major Nicoll,
Le capitaine Murchison.
Le lieutenant Davidson,
Le lieutenant Crowe.

Batterie n° 2.—Première brigade provisoire.

Le major Hood,
Le lieutenant Macdonald,
Le lieutenant Tuck.

Le chirurgien McPhatter, les chirurgiens vétérinaires Tennant et Reed, et le lieutenant W. Clarke, adjudant.

Malgré l'inclémence du temps, qui a été très humide avant mon inspection, les trois batteries offraient une très bonne apparence (1). Le major Peters leur fit d'abord exécuter quelques manœuvres de brigade; mais le peu de temps qui peut être consacré à un tel exercice d'ensemble dans un camp ordinaire de brigade fut cause que sous ce rapport elles n'ont pas montré plus qu'une somme modérée de capacité. Par suite de l'absence obligée du lieutenant-colonel Macdonald, retenu par ses devoirs comme commandant du peloton de tireurs à Shoeburyness, les batteries de cette brigade ont été privées de ses précieux services comme officier commandant.

BATTERIES DE CAMPAGNE D'HAMILTON, DU CANAL WELLAND ET DE TORONTO.

Inspectées en camp, à Niagara, le 30 juin 1883.

Sous le commandement du major J. Gray, de la batterie de campagne de Toronto.

Officiers présents :—

Batterie de campagne d'Hamilton.

Le major Van Wagner.

Batterie de campagne du canal Welland.

Le major King.
Le lieutenant Latimer.
Le chirurgien Johnson.

Batterie de campagne de Toronto.

Le major Gray.
Le capitaine J. H. Mead.
Le lieutenant Beatty.

L'apparence générale de cette brigade était très bonne, et ses manœuvres ont été très bien exécutées.

La batterie de campagne du canal Welland n'a pu amener que deux canons, mais ce train était en très bon état. J'espère que comme cette batterie a été fusionnée depuis avec la batterie de place de Sainte-Catherine, elle se présentera, l'année prochaine, avec son effectif complet d'officiers et de soldats, d'une manière aussi satisfaisante que l'a fait la demi-batterie cette année.

La batterie d'Hamilton se trouvait placée dans des conditions fort désavantageuses à cause du manque d'officiers. Le major Van Wagner n'avait été promu que tout récemment au commandement de cette batterie, et son seul subalterne, le lieutenant Treble, se trouvait absent en congé. J'apprends que l'on fait des démarches pour compléter la liste des officiers.

Comme de coutume, la batterie de campagne de Toronto était dans un état très satisfaisant. Toutefois, le harnachement était très incomplet ; il sert depuis 1867.

Cette batterie a beaucoup à faire en dehors de son service ordinaire ; c'est elle qui tire les saluts d'artillerie en l'honneur de la législature provinciale,—ce qui explique la détérioration des harnais et de l'équipement, qui devraient être examinés et réparés à fond.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE SHEFFORD.

Inspectée au camp de Saint-Jean, province de Québec, le 3 juillet.

Le lieutenant-colonel Amyrauld, commandant.
Le capitaine Mackay.
Le lieutenant Neil.
Le lieutenant Mitchell.
Le chirurgien Gibson.
Le chirurgien vétérinaire Vittie.

Cette batterie n'a pas paru avec autant d'avantage que dans les occasions précédentes. Le harnachement et l'équipement n'était pas en bon état, et les exercices d'artillerie n'ont pas été bien exécutés. Le lieutenant-colonel Amyrauld m'a dit qu'il

aurait pu avoir un bien meilleur effectif, dans l'automne, s'il lui avait été permis de faire la revue dans cette saison, beaucoup de ses meilleurs hommes n'ayant pu se rendre.

Cette batterie est la seule au Canada, qui, armée de canons rayés, ait refusé de prendre part au concours général de tir annuel du canon, tenu à Québec pour les batteries de cette province. Comme il n'y a pas de champ de tir convenable à Saint-Jean, ses exercices ont été remis à une date ultérieure et devaient avoir lieu à Granby, mais je ne sais pas encore si la batterie s'en est acquittée.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE MONTRÉAL.

Inspectée au camp, à Montréal.
Commandant, lieutenant-colonel Stevenson.
Capitaine Green.
Lieutenant Hall.
Chirurgien Roger.
Chirurgien-vétérinaire Baker.

Cette batterie a tiré un bon parti de ses avantages exceptionnels en se servant des écuries, enclos, etc., des terrains de l'exposition comme campement; son apparence générale à la revue était très bonne, et les canons, affûts, harnais et équipement, étaient dans un bon état exceptionnel. Ses connaissances générales en fait d'exercices d'artillerie étaient aussi très remarquables, et ce n'est que dans quelques détails de manœuvres et de conduite du train que j'ai remarqué quelque chose de défectueux.

BATTERIE DE CAMPAGNE DE NEWCASTLE.

Inspectée au camp, à Newcastle, le 6 septembre.
Major Call, commandant.
Lieutenant Lawlor. Lieutenant Fish. Chirurgien Freeman.
Chirurgien-vétérinaire Brown.

Il m'a fait plaisir de remarquer une amélioration dans l'apparence générale de cette batterie—l'uniforme et l'équipement étant en général dans un bien meilleur état qu'à ma dernière inspection. Les hommes sont doués d'un physique excellent, et ils paraissent zélés et pleins de volonté; ils semblent n'avoir besoin que d'une instruction plus soignée et plus systématique pour devenir très compétents.

Le maintien des canons à âme lisse hors d'usage est encore, comme il a été antérieurement rapporté, un désavantage sérieux; et le manque de salle d'exercice dans laquelle pourraient être données des conférences ou faits des exercices volontaires, nuit grandement à la compétence de cette batterie, si on la compare à d'autres corps plus favorisés.

ARTILLERIE DE PLACE.

Batterie de place de Chatham.

Inspectée à Chatham, le 5 septembre.
Lieutenant-colonel Gillespie, commandant.

Quoiqu'elle eût été notifiée à l'avance de la date de mon inspection, cette batterie n'avait pas fait la moitié de ses exercices annuels, et sauf le physique et l'apparence générale des hommes que j'ai passés en revue, elle était dans un état très peu satisfaisant.

Le lieutenant-colonel Gillespie me paraît être le seul officier compétent, et il n'avait pu donner le temps et l'attention nécessaires pour tenir sa batterie sur un pied satisfaisant. Deux ou trois sous-officiers ont fréquenté l'école d'artillerie pendant l'année dernière, mais ils n'en ont pas suffisamment profité pour devenir réellement de bons instructeurs.

Le canon de 32 à âme lisse, qui y est employé, n'est pas muni de crans de mire, et est monté seulement sur une plateforme provisoire pour les fins de manœuvre.

Vu l'absence de toute facilité locale pour le service des bouches à feu, j'ai obtenu l'autorisation d'envoyer un détachement à Saint-Jean, pour qu'il concourût avec le

reste de la brigade au tir exécuté avec des canons rayés. J'ai appris que cet arrangement a été couronné d'un succès marqué, et si le colonel Gillespie peut réussir à obtenir les services de deux officiers actifs et zélés, je n'ai pas de doute que la batterie peut devenir bientôt réellement d'un bon service; autrement je ne recommanderais pas qu'elle fût conservée comme corps d'artillerie.

Brigade provisoire de l'Ile du Prince-Edouard.—Artilerie de place.

J'ai inspecté les batteries nos 1 et 2 dans la salle d'exercice, à Charlottetown, le 15 septembre.

Major Irving, commandant.

Batterie n° 1—Capitaine Passmore; lieutenant MacNeil.

Batterie n° 2—Capitaine Moore; lieutenant Longworth.

Lieutenant Ormsby, adjudant.

Ainsi que dans une précédente occasion, j'ai été très satisfait de leur apparence à la revue, et de leur capacité en général comme artilleurs.

Chaque batterie comptait 32 officiers et soldats à la revue.

Un très bon esprit de corps paraissait animer tous les hommes, et les divers exercices tant d'infanterie que d'artillerie, ont été exécutés avec une habileté et une intelligence dénotant une instruction préliminaire très soignée.

La petite batterie d'artillerie, au Parc, a été mise en bon état; il a été fait de nouvelles plateformes et les revêtements ont été gazonnés. Mais comme batterie d'artillerie pour la défense, elle est complètement inutile, tant sous le rapport de l'armement et du profil que de la situation (4).

J'ai, en compagnie du major Irving, inspecté la batterie n° 3 à Georgetown, le 17 septembre.

Capitaine Owen, commandant.

Lieutenant Stewart; 28 officiers et soldats.

Comme l'organisation de ce corps est de date comparativement récente, et qu'il est composé en majeure partie d'hommes qui n'ont eu que peu ou point d'instruction militaire, il n'était pas dans un état aussi effectif que les batteries nos 1 et 2. Tous les hommes cependant m'ont paru désireux d'apprendre leurs devoirs, et ils progresseront rapidement avec une instruction plus soignée.

La batterie a fourni un très bon peloton pour le service des bouches à feu (5).

Batterie de place de Pictou.

Inspectée à Pictou, le 19 septembre.

Capitaine Gordon, commandant.

Lieutenant Davis, lieutenant Fraser, chirurgien Stewart.

Comme de coutume, cette batterie présentait une très bonne apparence à la revue; les uniformes étaient très propres et en bon état, et l'effectif complet. Les manœuvres et exercices d'infanterie n'étaient pas tout à fait à la hauteur atteinte lors de ma dernière inspection, mais étaient néanmoins excellents, et j'ai été heureux de remarquer une amélioration dans le service des bouches à feu. Cependant, il reste beaucoup à acquérir sous ce rapport avant que cette batterie soit efficace comme corps d'artillerie.

L'armement de la batterie d'artillerie à Pictou est, comme il a été antérieurement rapporté, tout à fait hors de service au point de vue de la défensive; et la batterie elle-même n'est protégée en aucune façon (6). S'il était nécessaire de défendre le port, on pourrait trouver des sites bien plus convenables plus près de l'entrée. Sous ma direction, la batterie a tiré quelques décharges de munition affectée au tir, mais par suite d'interruptions continuelles causées par des navires de passage, cet exercice ne put être complété pendant ma visite. Le matériel d'artillerie, les munitions, etc. n'étaient pas tenus avec autant de soin ni en aussi bon état qu'ils auraient dû l'être.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Ainsi que je l'ai déjà dit, l'état général des batteries de campagne était tout à fait à l'honneur de tous les intéressés. Il a été fait un grand progrès, grâce à l'introduction, pour la première fois, du tir du canon à Toronto et à Québec, aux mêmes por-

tées, sous les mêmes conditions, et, autant que possible, en même temps pour toutes les batteries de campagne armées de canons rayés. Dans la première de ces villes, dix batteries, et à Québec deux batteries, ont pratiqué leur tir du canon pendant la troisième semaine de septembre. Les résultats ont été extrêmement satisfaisants ; il a été fait un très bon nombre de points, et les avantages en résultant pour tous ceux qui y ont pris part auront je l'espère, pour effet, de faire continuer ce concours annuellement avec des résultats encore plus satisfaisants. Il est dû beaucoup d'éloges aux inspecteurs d'artillerie adjoints—les lieutenants colonels Montizambert et Cotton, pour la manière dont ils se sont acquittés des détails d'exécution relatifs à la direction de ces concours à Toronto et à Québec.

Le système consistant à publier des questions imprimées auxquelles doivent répondre à l'inspection, les officiers et les sous-officiers, a très bien fonctionné, et en règle générale les réponses faites ont montré qu'il avait été pris beaucoup de peine pour obtenir les connaissances voulues.

Les batteries de campagne de Newcastle, de Woodstock et de Richmond sont encore armées de canons à âme lisse hors d'usage, et la batterie de campagne récemment organisée à Sidney est pareillement équipée.

Les trois batteries en premier lieu mentionnées sont fixées à des endroits importants au point de vue stratégique, et en tant que ce qui concerne la manœuvre, la discipline et le physique, elles sont très satisfaisantes, mais leur équipement est hors d'usage, ce qui les rend inutiles comme artillerie de campagne en service actif, et je recommande de nouveau le plus fortement possible qu'au moins une batterie soit réquipée chaque année avec des canons rayés de neuf.

Comme la première édition de l'*Atillerie Canadienne de Campagne*, compilée par le lieutenant-colonel, maintenant major général T. B. Strange, est épuisée, j'en ai préparé une édition revisée qui est actuellement sous presse et qui sera prochainement publiée.

Dans le service d'artillerie de place, un changement très important a eu lieu par suite de l'autorisation qui a été donnée aux batteries qui se trouveraient en position de le faire, d'effectuer leurs exercices annuels de tir avec des canons rayés.

En n'employant qu'un nombre restreint de cartouches, la dépense afférant au gouvernement n'a pas été augmentée—tandis que l'avantage résultant de l'usage de canons dont la précision est hors de doute—soit pour le moral des concurrents eux-mêmes, soit pour leur instruction comme artilleurs—ne saurait être trop apprécié.

Les batteries d'artillerie de place de Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax, en tout vingt-trois batteries, ont pu prendre part à ce concours, et les résultats généraux me permettent d'exprimer l'espoir que l'an prochain ces avantages pourront être partagés par toutes les batteries de place compétentes dans le pays.

Ainsi que je l'ai déjà dit, je considère que pour maintenir la compétence de toute batterie d'artillerie de place, il est absolument indispensable que ces corps soient libres de s'exercer chaque année, et comme les moyens d'acquérir une connaissance approfondie des exercices d'artillerie dépendent nécessairement d'un approvisionnement convenable de matériel, j'estime que ce serait décidément un gain pour cette arme du service, si les batteries indépendantes aux divers postes étaient graduellement absorbées et remplacées par de nouvelles organisations dont les dépôts seraient fixés aux centres stratégiques—à Montréal, Québec, Saint-Jean et Halifax. Quand cela sera fait et que de bons régiments d'artillerie de place seront entretenus sur ces points, on peut espérer que le surcroît d'avantages et de moyens d'exercice, les mettra en état de bien manœuvrer les grosses pièces plus modernes et plus effectives qui sont nécessaires et qui seront sans doute accordées pour la défense de points aussi importants.

On ne saurait trop fortement faire remarquer que les canons actuels à âme lisse de ces forts, à l'exception de celui d'Halifax, est tout à fait inférieur, pour toutes les fins de défense, aux canons rayés plus modernes dont seraient armées les plus petites chaloupes canonnières servant à l'attaque. Et par conséquent il est de mon devoir de signaler la nécessité d'affecter dans le budget tel crédit annuel grâce auquel on puisse graduellement acquérir les pièces rayées nécessaires pour la défense efficace de ces points.

Dans le cours de l'année dernière, un peloton d'artilleurs est allé à Shoeburyness dans le but de prendre part aux concours de l'Association Nationale d'Artillerie.

Ce peloton était ainsi composé:

Lieutenant-colonel A. H. Macdonald, commandant la première brigade provisoire d'artillerie de campagne, commandant.

Major Short, de la batterie B, régiment d'artillerie canadienne, adjudant.

Cadets, du collège militaire royal	2	sous-officiers et soldats.	
Régiment d'artillerie canadienne	5	"	"
Batteries de campagne, milice actice....	6	"	"
Batterie de place, "	8	"	"
Total.....	2 officiers et 12 sous-officiers et soldats.		

Quoique ce peloton n'ait pas réussi à obtenir une place sur la liste des prix pour les concours de tir, cependant il a fait un très bon nombre de points, et son défaut de succès n'est imputable qu'à son manque d'instruction et de pratique, chose qui, toujours se rencontre, jusqu'à ce qu'il puisse être fait des arrangements pour le peloton, comme tel, afin de le faire passer par un cours régulier d'instruction préliminaires.

Dans le concours de remontage et démontage de pièces d'artillerie pour le prix offert par Son Excellence le gouverneur-général, le peloton a réussi à obtenir le prix le plus convoité. Il fut disputé par de nombreux détachements bien dressés, et il a été bien et loyalement gagné.

Dans son rapport général sur la réunion à Shoeburyness, le commandant de l'école d'artillerie, le colonel Fox-Strangways, A. R., parle du peloton canadien dans les termes suivants: "Un prix spécial de manœuvres de force donné par Son Excellence gouverneur général du Canada, a été gagné par le détachement canadien, et je saisis cette occasion de dire que ce détachement, qui a été au camp pendant trois semaines s'est acquis l'admiration de nous tous par son apparence et ses allures martiales."

Le commandant du camp, le lieutenant-colonel Lewes, A. R., écrivant sur le même sujet, fait cette observation: "Je ne saurais parler en termes trop élogieux de la conduite tenue et de l'exemple donné par le peloton canadien."

De tels éloges venant de juges impartiaux et expérimentés, ne peuvent manquer de donner la plus grande satisfaction à la force d'artillerie du Canada, et doit agir comme un puissant stimulant pour la faire redoubler d'efforts afin d'atteindre toute la compétence désirable (9).

BUREAU DE LA BRIGADE.

HALIFAX, N.-E., 1er décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information du général commandant la milice, qu'en vertu de votre autorisation, datée du 5 novembre dernier, j'ai inspecté la batterie d'artillerie de place de Lunenburg le 28 novembre dernier, à ses quartiers-généraux.

La batterie avait passé ses douze jours aux exercices d'infanterie, et elle était remarquable principalement pour la qualité des hommes (tous étant des artisans respectables), pour leur régularité, et pour le bon état de l'uniforme et de l'équipement qui leur ont été fournis. Ils n'ont jamais reçu de capotes, et comme il faisait froid, ils en éprouvaient grandement le besoin. Il y en avait trente-huit de tout rang présents; trois absents en congé avaient complété leurs exercices.

Un certain nombre de manœuvres de compagnie ont été bien exécutées sous les ordres du capitaine, du lieutenant et de l'un des sergents. Feu à rangs ouverts et salves générales d'artillerie, marche en avant et en arrière, conversion en marchant, formation par quatre et par files, formation en ligne, conversion en arrière à droite et à gauche et demi tour à droite et à gauche, inspection et vérification de la compagnie. Tels sont les mouvements auxquels l'instruction paraissait être restreinte, et je n'allai pas plus loin. L'absence d'une instruction systématique et éclairée était évidente, et un des sous-officiers a signifié, depuis l'inspection, son intention d'acquérir les qualités requises dans le but d'obvier à cette difficulté.

Une partie de la musique du 75e bataillon a assisté et joué à la revue.

L'appel de la batterie a été fait conformément aux règlements concernant le contrôle d'acquit, et tous les noms apparaissent sur les registres matricules.

Je considère que le degré de capacité et de suffisance de cette batterie donne droit aux hommes de toucher la solde et les indemnités ordinaires.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. R. MACSHANE, lieut.-col.
Major de brigade du district militaire n° 9.

L'aide-adjudant général du district militaire n° 9.

(Memo)

En conséquence de sa position isolée, par rapport à la position stratégique la plus rapprochée en état de défense, je recommanderais que ce corps, qui n'a de l'artillerie que le nom, fût réorganisé comme corps d'infanterie, et réuni au bataillon le plus rapproché (10).

D. T. IRWIN, lieut.-col.
Inspecteur d'artillerie.

Ottawa, 7 décembre 1883.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) J'ai été bien satisfait de ces batteries.
(2) Ces batteries ont manœuvré d'une manière très digne d'éloges.
(3) J'ai vu cette batterie et je l'ai trouvée dans l'état le plus satisfaisant.
(4) Il est triste de ne pas avoir de meilleurs canons pour de bons hommes.
(5) Ceci montre combien il est nécessaire pour un corps d'artillerie d'avoir des canons dans un état tel que les militaires puissent porter intérêt au service.
(6) Un port aussi important devrait avoir des forts en bon état de défense et de bons canons.
(7) Très fortement recommandé.
(8) Je partage entièrement cet avis.
(9) J'ai éprouvé beaucoup de satisfaction en lisant ces rapports favorables de la part d'officiers impériaux.
(10) Je partage cet avis.

RAPPORT DU LIEUTENANT-COLONEL MONTIZAMBERT.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, que conformément à vos ordres j'ai, cette année, inspecté les batteries d'artillerie suivantes, dans la province d'Ontario, savoir :

Batteries de campagne.

D'Ottawa, de Gananoque, de Kingston et de Durham.

Batteries de place.

De Sarnia et de Collingwood.

Batterie de campagne d'Ottawa.

Le major John Stewart, commandant.

Inspectée en camp de brigade, à Brockville, le 6 juillet, sous le commandement du lieutenant-colonel Maunsell, A.A.G., du district militaire n° 4.

Officiers présents :—

Le major John Stewart (E. R. A., spécial) ;
Le capitaine Thomas Evans (E. R. A., 1er) ;
Le lieutenant D. C. F. Bliss (E. R. A., spécial) ;
Le chirurgien W. R. Bell.

Le lieutenant W. J. Stewart et le vétérinaire J. Harris étaient en congé.

J'ai été bien satisfait de l'apparence et des exercices de cette batterie, qui continue à se maintenir sur un bon pied. L'équipement n'est pas encore au complet (1.)

Batterie de campagne de Gananoque.

Inspectée en même temps que la batterie d'Ottawa, au camp de brigade de Brockville, le 6 juillet.

Officiers présents :—

Le major W. Mackenzie (E. A, 1er) commandant ;
Le capitaine C. E. Britton (E. A. 1er) ;
Le lieutenant G. Gillies (E. A. 1er) ;
Le lieutenant T. S. Shields (prov) ;
Le chirurgien E. H. Merrick, et
Le vétérinaire John Waldie.

Cette batterie s'est aussi, cette année, présentée avec un bon effectif. Le défilement, les manœuvres de campagne, le service des bouches à feu, et le démontage des pièces, ont été bien exécutés.

Les deux batteries ont bien fait les exercices de brigade, et ont été très promptes à se former et à changer de front.

Batterie de campagne de Kingston.

Inspectée par le major-général commandant au camp de Cobourg, le 21 septembre, sous le commandement du lieutenant-colonel Villiers, A.A.G., du district militaire n° 3.

Je l'ai ensuite passée en revue en même temps que la batterie de campagne de Durham, et lui ai fait faire les exercices annuels ordinaires. Comme on le verra par la situation ci-jointe, l'effectif de cette batterie était très faible cette année, et les chevaux attelés aux canons n'étaient pas convenables (2). On m'a dit que cela tenait à la multiplicité des travaux agricoles qu'il y avait à faire à cette époque de l'année. Les hommes qui étaient là étaient actifs et au fait du service. Les harnais ont été réparés depuis les dernières manœuvres, mais ils n'étaient pas aussi propres qu'ils auraient dû l'être. Les affûts sont en bien meilleur état. Il n'y avait que quelques jours que le capitaine P. G. Wilmot avait commencé l'instruction de cette batterie

avant son arrivée au camp, et je n'ai aucun doute que je pourrai, l'année prochaine, faire un rapport beaucoup plus favorable (3).

Officiers présents :—
Le capitaine P. S. Wilmot(E. A. 2e) ;
" Wm. Drennan (E.A) ;
Le lieutenant J. A. Wilmot;
" Kent;
Le chirurgien H. J. Saunders, M.D.

Le sergent instructeur A. Lyndon, de la batterie B, école royale d'artillerie, a enseigné cette batterie pendant la période consacrée à son instruction.

Le détachement de cette batterie a fait un nombre de points très élevé au concours de tir du canon à Toronto.

Batterie de campagne de Durham.

Inspectée avec la batterie de campagne de Kingston, au camp de Cobourg, le 21 septembre :—

Officiers présents :—
Le capitaine W. McLean (E.A. 1er) ;
Le lieutenant Benson (E.A. 2e) ;
" G. Sanderson (E.A. 1er) ;
Le chirurgien T. H. Brent, M.D.

Cette batterie s'est portée au rendez-vous avec un bon effectif cette année; manœuvres et exercices de compagnie, très-bien ; les chevaux étaient particulièrement beaux, et de même que les canons, en bon état (4). La revue a été faite par le major général commandant. Le sergent H. Strange, de la batterie B, a aidé à enseigner la batterie pendant la période consacrée à son instruction.

OBSERVATIONS.

Toutes les batteries de campagne d'Ontario ont envoyé des détachements pour prendre part au tir annuel du canon au parc Woodbine, Toronto, où le champ de tir est excellent, et les différentes batteries étaient dans des conditions plus égales pour concourir cette année que les années dernières. J'ai fait un rapport spécial à ce sujet.

Je dois répéter mes observations de l'année dernière concernant les pantalons et souliers (5) portés en plusieurs cas par les cavaliers, et aussi l'absence d'éperons et de dragonnes.

La batterie d'artillerie de campagne dont j'ai eu l'honneur de faire l'inspection paraît s'améliorer chaque année.

Le major Taschereau, de la batterie B, école royale d'artillerie, remplissait les fonctions d'officier de tir, et le sergent-major C. Lavoie, avec un peloton de la batterie B, a rempli tous les services ardus du camp et du champ de tir de la manière la plus satisfaisante.

ARTILLERIE DE PLACE.

Artillerie de place de Sarnia.

Le capitaine Charles S. Ellis (E.A. 1er) ;
Le lieutenant J. J. Clement;
" F. N. Kittermaster ;
Inspectée le 26 septembre.

Cette batterie était au complet, très propre et avait l'air martial. Les armes, les fourniments et l'uniforme étaient en excellent état (6).

C'est un corps composé de beaux hommes, mais ces derniers n'ont pas les facilités nécessaires pour devenir des artilleurs, faute de salle d'exercices, et parce qu'ils ne pratiquent qu'une fois tous les deux ans ; leurs manœuvres de compagnie mêmes étaient médiocres (7).

8—12½

On a longtemps pensé à transformer cette batterie en corps d'infanterie. Elle n'a pu pratiquer, n'ayant pas de munitions ni d'armements pour ses deux pièces de 32. Ces canons ne sont pas mêmes confiés à leurs soins et sont remplis de pierres.

Artillerie de place de Collingwood.

Le lieutenant-colonel John Hogg, commandant;
Le lieutenant Birnie, (S.A.);
Le lieutenant Cox.

Inspection le 29 septembre. Tir du canon le même jour et le 1er octobre. Une forte tempête et la journée du dimanche ayant empêché la pratique du tir pendant l'intervalle. On s'est servi d'une pièce de 32 à âme lisse, placée dans une petite palissade, sur les bords du lac. Tir et service des bouches à feu, assez bien. Le défilé n'a pas été aussi bien qu'il aurait dû l'être, mais cette batterie n'avait eu que quelques jours d'exercices les années précédentes (8).

Les hommes ont très bonne mine, bien que les exercices à l'inspection aient été un peu faibles. L'uniforme, les armes, etc., en bon état. On les garde dans une salle qui a grand besoin de réparations. S'il y avait un canon dans cette salle, les hommes disent qu'ils pratiqueraient le soir, mais on m'a fait entendre que l'on avait l'intention de transformer cette batterie d'artillerie en une d'infanterie.

Le capitaine Farley agissait comme officier de tir, et le chirurgien Stephens comme officier de santé. Cette batterie a concouru cette année pour le prix offert par Son Excellence le gouverneur-général. Elle est composée d'artilleurs pleins de zèle, mais les armements sont usés et il n'y a pas moyen de faire d'autres exercices que celui des bouches à feu.

Le 27 décembre, j'ai inspecté la division de Sainte-Catherine de la batterie de campagne de Welland, sous le commandement du major F. King. Cette dernière batterie était sous le commandement immédiat du capitaine Wiley.

Officiers:
Le major King;
Le capitaine Wiley, (E.A., 1er);
Le lieutenant A. B. Clendenning (E.A, 2nd);
41 sous-officiers et soldats.

Ces hommes ont formé les rangs à pied, n'ayant été enrôlés que tout dernièrement (en partie transférés de la batterie de place de Sainte-Catherine).

Deux pièces de 9 ont été envoyées des quartiers généraux, et les hommes ont prouvé qu'ils en avaient fait bon usage pendant le court espace de temps qu'ils ont eu à consacrer aux exercices.

Services des bouches à feu, très bien.
Réponses à des questions sur le matériel, etc., assez bien.
Démontage des pièces et affûts, bien.
Maniement du sabre, assez bien.

C'est un beau corps de jeunes gens. Ce qu'il a d'uniforme et de fourniments, est en assez bon état.

Les hommes portaient le bonnet de police.

Les deux canons étaient en bon état de service; ils étaient nets, mais je ne puis faire de rapport sur l'équipement en général.

On a fait une chambre dans un coin de la salle d'exercices, pour y mettre les canons, l'uniforme, les harnais, etc. Il sera difficile de conserver le tout en bon état, à moins que l'on ne fasse construire une cheminée, afin de pouvoir chauffer la chambre dans les temps humides.

Le lieutenant-colonel Denison, aide-adjudant général du district militaire n° 2, a fait l'appel de la batterie après l'inspection.

Forts de Kingston.

Les forts, tours et casernes ont encore besoin de réparations. On a fait peu ou on n'a rien fait depuis mon dernier rapport (9). On répare en ce moment les casernes de la Tête-du-pont. Des évaluations ont été faites pour ces travaux.

Armements.

Les armements et le matériel de guerre confiés à l'artillerie dans les différents forts et villes sont régulièrement inspectés et en bon état.

OBSERVATIONS.

Batteries de campagne.

Je prends la liberté de répéter mes observations de l'année dernière sur l'augmentation nécessaire du nombre de chevaux par canon.

BATTERIES DE PLACE.

Les batteries de place sur lesquelles je fais rapport ne peuvent pas, dans l'état de choses actuel, gagner beaucoup en capacité et suffisance (10).

J'annexe une situation générale à la revue de toutes les batteries, que j'ai inspectées cette année, ainsi que l'échelle de mérite à l'égard du prix offert par le gouverneur général.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. E. MONTIZAMBERT,
Lieutenant-colonel,
Inspecteur d'artillerie adjoint.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Lacune importante.
(2) On devait attendre mieux d'une batterie venant des quartiers généraux de l'école d'artillerie.
(3) Je désire vivement qu'il en soit ainsi, car le rapport cette année est loin de lui faire honneur.
(4) Il y a certainement progrès dans cette batterie depuis la première fois que je l'ai inspectée.
(5) On devrait fournir des bottes aux conducteurs et des souliers " Blucher " aux canonniers.
(6) Satisfaisants.
(7) Je désire attirer l'attention sur cet état de choses.
(8) C'est là une preuve de l'utilité d'exercices annuels.
(9) Je désire attirer l'attention sur ce point.
(10) Je désire attirer l'attention sur ce point.

RAPPORT DU LIEUTENANT-COLONEL COTTON.

ECOLE ROYALE D'ARTILLERIE,
CITADELLE, QUÉBEC, 23 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mes rapports sur les batteries de campagne et de place que j'ai inspectées pendant la présente année.

Ces différents corps se sont tous maintenus sur un bon pied, et quelques-uns sont dans un état qui leur fait beaucoup d'honneur.

Conformément à vos instructions, j'annexe à ce rapport le tableau des points accordés lors de l'inspection, à l'aide duquel il est facile de juger de la valeur de chacune.

Presque toutes les batteries de campagne ont, cette année, fait leurs exercices annuels avec des canons de 64, rayés, se chargeant par la bouche, et avec de très bons résultats.

Le capitaine Wilson, commandant la batterie A, régt. C.A., a fait l'inspection de la batterie de campagne de Richmond, et de la batterie de place de Gaspé. Ses rapports sont joints à celui ci.

Je désire recommander de nouveau et très fortement de donner aux batteries de campagne de Richmond, Woodstock et Newcastle un équipement plus moderne (1).

Depuis ma dernière inspection, on a établi à Halifax, sous la direction du sergent-instructeur d'état major W. N. King, une classe d'instruction pour la première batterie d'artillerie de place d'Halifax.

La brigade du lieutenant-colonel Oswald a suivi une classe semblable à Montréal avec les résultats les plus satisfaisants. Le sergent-instructeur d'état-major W. Mawhinney, de la batterie A., C.A., remplissait les fonctions d'instructeur.

Il est à espérer que l'année prochaine toutes les batteries de place seront appelées à faire les exercices (2).

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. H. COTTON, lieutenant-colonel,
Inspecteur d'artillerie adjoint.

L'inspecteur d'artillerie,
Ottawa.

Batterie de campagne de Québec.

Inspectée au camp de brigade, Lévis, les 5 et 6 juillet.
Présents au camp :—

Le major Crawford Lindsay (E.A. 1er) commandant ;
Le capitaine C. P. Dean do
Le lieutenant Garneau do
" Thibeaudeau do
Le vétérinaire Hall.

Le 5 juillet, la batterie a été inspectée sur le service des bouches à feu, la mise hors de service, le montage des pièces, réponses aux questions, et le 6, manœuvres de campagne, maniement du sabre, et le défilé.

Le major général était présent le 6. Quatre détachements ont pris part à la mise hors de service et au démontage des pièces, qui ont été faits aussi par un nombre réduit des quatre détachements.

J'ai été très satisfait de la bonne apparence et discipline de cette batterie (4). Les chevaux sont bons.

Le tir a eu lieu sur l'île d'Orléans le 20 septembre.

J'annexe la liste des points donnés lors de l'inspection.

Batterie de campagne de Woodstock (N.-B.)

Inspectée au camp de Woodstock, le 20 septembre.
Le major Dibblee (E.A. 1er) commandant;
Le capitaine Lynch (E.A. 1er);
Le lieutenant Emory (E.A. 1er);
Le lieutenant Garden (E.A. 1er);
Le chirurgien Smith;
Le vétérinaire Gilman;

Chevaux, très bons. Service des pièces et manœuvres de campagne, assez bien. Les harnais ont besoin de quelques réparations. L'armement de cette batterie est vieux, hors d'usage, et les affûts impropres au service (5).

Le tir a eu lieu au camp de Woodstock, le 28 septembre. On a été obligé d'enlever les boîtes d'essieu pendant les manœuvres, afin de les empêcher de sortir (6).

J'annexe la liste des points donnés lors de l'inspection.

CITADELLE, QUÉBEC, 24 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que conformément à vos instructions, j'ai inspecté la batterie de campagne de Richmond à Melbourne, P.Q., le 5 octobre 1883. La température a été si défavorable pendant tout le temps des exercices, qu'il a été impossible de bien juger de la valeur de ce corps.

Son armement consistant en une pièce de 24, et les pluies ayant amolli le sol, je n'ai pu leur voir exécuter aucune manœuvre de campagne.

Le service des bouches à feu a été bien fait. Les harnais sont en assez bon état. Les chevaux sont un peu petits.

L'officier commandant cette batterie dit qu'on lui a souvent promis que son armement serait changé pour un plus moderne, mais jusqu'à présent rien n'a été fait (7).

Les officiers présents étaient:
Le major l'honorable H. Aylmer, commandant;
Le lieutenant Critchley (E.A.R., 1re classe);
Le lieutenant Stevens;
Le docteur Brown:

J'annexe la liste des points donnés lors de l'inspection.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. F. WILSON, capitaine,
Commandant de la batterie A.

L'inspecteur d'artillerie adjoint,
Québec.

Batterie n° 2, artillerie de place, Lévis.

Inspectée au camp du génie, à Lévis, le 28 août 1883.
Présents à l'inspection :
Le capitaine Vien (E.A., 1er) commandant ;
Le lieutenant Houde (E.A., 1er) ;
3 maréchaux des logis ;
3 brigadiers ;
1 trompette ;
25 canonniers.

Total, 34 présents à la revue.

L'uniforme et les fourniments étaient nets et en bon état. Manœuvres de compagnie, bien.

Maniement des armes et feux, assez bien.

Service de bouches à feu, pièces de 24 à âme lisse, deux détachements—l'un bien, l'autre assez bien.

Cette batterie se compose de jeunes gens doués d'un bon physique et intelligents.

Le tir annuel a été fait le 23 août, sur l'île d'Orléans, avec un canon de 64, rayé, se chargeant par la bouche.

Batterie de place de Saint-Jean, P.Q.

Inspectée le 14 septembre 1883.
Le major Drumm, commandant ;
Le lieutenant Tenny ;
Le lieutenant Futroye, absent sans permission.
Présents à la revue :
1 capitaine.
1 lieutenant.
2 maréchaux des logis.
1 brigadier.
1 trompette.
25 canonniers.

Les armes, uniformes et les fourniments étaient tous en parfait état ; on en avait pris évidemment grand soin (9).

Exercice de compagnie, maniement des armes et feux, assez bien.

Service des bouches à feu, bien.

Le tir a été fait avec une pièce de 24.

J'annexe la liste des points donnés lors de l'inspection.

Batterie n° 2, artillerie de place, Lévis.

Inspecté le 22 septembre, au fort n° 2, Lévis.
Le major Hamel (E. A. 1er) commandant ;
Le lieutenant Martineau :
Présents à la revue.
1 capitaine.
1 lieutenant.
3 maréchaux des logis.
3 brigadiers.
3 bombardiers.
1 trompette.
27 canonniers.

Habillement en mauvais état; carabines et fourniments en très mauvais état. (10). Un rapport spécial à ce sujet a été fait dans le temps à l'aide-adjudant général du district numéro 7.

Manœuvres de compagnie, maniement des armes et feu ; assez bien.

Service des bouches à feu, bien.

Le tir a été exécuté sur l'île d'Orléans, le 22 août, avec un canon de 64, rayé, se chargeant par la bouche.

J'annexe la liste des points donnés lors de l'inspection.

Batterie d'artillerie de place, Nouveau-Brunswick.

Inspectée au fort Dufferin, les 8 et 9 octobre, sous le commandement du lieutenant-colonel Foster.

Officiers d'état-major.....	7	Maréchaux des logis chefs.	5
Batterie n° 1 (officiers).....	3	S.-O. et soldats.....	36
" 2 "	2	" "	35
" 3 "	1	" "	17
" 9 "	2	" "	30
" 10 "	2	" "	30
	17		153

La batterie n° 7 devait être inspectée à son dépôt, à Chatham. Un détachement de cette batterie est arrivé à Saint-Jean le 9, et a fait les exercices annuels. L'uniforme, les armes et fourniments étaient en bon état. Manœuvres de compagnie, maniement des armes et feux, assez-bien. Quelques officiers n'ont pu faire exécuter à leurs batteries le maniement des armes et les feux (11). Service des pièces, bien. Le tir annuel a été exécuté sous ma direction, avec deux canons de 64 rayés, se chargeant par la bouche, au fort Dufferin, le 8 et le 9. Il y avait à la revue un très bon corps de tambours et de fifres (12). Le lieutenant-colonel Fisher, commandant cette brigade depuis plusieurs années, se retire à la fin de l'année. Il mérite des félicitations sur l'état dans lequel il laisse la batterie. J'annexe la liste des points accordés lors de l'inspection.

Le major et le lieutenant-colonel titulaire G.H. Peck, et le lieutenant C. F. Cole, étaient absents sans congé. L'officier commandant rapporte que ces officiers se sont ainsi absentés depuis quelques annés (13).

Batterie de place de Yarmouth.

Inspectée à Yarmouth le 11 octobre, sous le commandement du capitaine T. R. Jolly.

Présent à la revue :—

1 capitaine.
3 maréchaux des logis.
25 soldats.

Habillement, armes et fourniments, en bon état. Service des bouches à feu, bien. Manœuvres de compagnie, maniement des armes et feux, assez bien (14).

A cause d'une brume épaisse, le tir n'a pu avoir lieu pendant mon inspection, mais il a été exécuté depuis. Deux canons de cette batterie sont encloués, et un rapport spécial a été fait à ce sujet.

J'annexe la liste des points donnés lors de l'inspection.

1re *brigade d'artillerie de place d'Halifax.*

Inspectée à la batterie de la Pointe Plaisante, les 16, 17 et 18 octobre, sous le commandement du lieutenant-colonel Thomas Mowbray.

Présent à la revue :

Officiers d'état-major	2		
Batterie n° 1 (officiers)	2	S.-O. et soldats	23
" 2 "	1	" "	14
" 3 "	3	" "	32
" 4 "	1	" "	12
" 5 "	1	" "	12
" 6 "	1	" "	10
Total	11	Total	103

Ce qui donne un nombre moindre que l'année dernière.

Habillement, armes et fourniments, en bon état; manœuvres de compagnie, maniement des armes et feux, bien. Service des bouches à feu, bien.

Vu que les corps n'ont pas passé la revue ensemble, il n'y a pas eu de manœuvres de bataillon. Le tir annuel a été exécuté sous ma surveillance par la batterie de la Pointe Plaisante, les 16, 17 et 18, avec un canon rayé de 64, se chargeant par la bouche. Je recommanderais que pour l'avantage de la brigade on établît, à Halifax*, une école d'instruction où les officiers et sous-officiers pussent se préparer pour obtenir leurs certificats. J'annexe la liste des points donnés lors de l'inspection.

NOTE.—Cette recommandation a été accueillie et l'école est en voie d'établissement.

L'inspecteur d'artillerie adjoint,
Québec.

ARTILLERIE DE PLACE DE QUÉBEC.

Inspectée à Quebec le 5 avril.

Batteries numéros 1, 2 et 3, commandées respectivement par les capitaines Roy, Boulanger et Morgan.

Ces batteries sont toutes très bonnes. L'habillement, les armes et les fourniments sont en bon état.

Le lieutenant Lortie, de la batterie numéro 2, était absent sans permission.

Ces batteries ont exécuté leur tir annuel sur l'île d'Orléans, les 22 et 23 août, avec des canons de 64 rayés, se chargeant par la bouche.

J'annexe la liste des points donnés lors de l'inspection.

CITADELLE, QUÉBEC, 24 novembre 1883.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai inspecté la batterie de place de Gaspé, le 14 novembre 1883.

J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport à ce sujet.

Capitaine et major de brigade Slous, E. R. A., commandant.

Lieutenant Carter, E. A. R.

Sous-lieutenant Annett (P).

Ce dernier officier vient justement d'être promu du grade de maréchal des logis chef, et n'a pas encore d'uniforme.

J'ai trouvé que les hommes avaient un bon physique, étaient intelligents, et désireux de se perfectionner dans le service militaire.

Je me suis guidé pour l'inspection sur les règlements contenus dans la circulaire 49.

Uniformes et fourniments en bon état. Manœuvres de compagnie, assez bien. Maniement des armes et feux, bien. Service des bouches à feu, très bien.

Dans les réponses aux questions imprimées, les officiers et sous-officiers ont très bien réussi.

J'ai surveillé le tir à boulet et à obus avec des pièces de 24 à âme lisse, montés sur des affûts de place en fer, sans vis de pointage ni hausse de mire en bois. Nombre de points, 197.

Situation à la revue.

1 major, commandant.
2 lieutenants.
3 maréchaux des logis.
3 brigadiers.
28 canonniers.

J'ai fait l'appel des hommes et transmis le rôle de paie à l'aide-adjudant général du district militaire n° 7.

J'annexe la liste des points donnés lors de l'instruction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
J. F. WILSON, capitaine,
Commandant de la batterie "A."

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Recommandé.
(2) Recommandé si l'argent est voté.
(3) J'ai été très heureux de voir cette batterie continuer à se maintenir dans une condition qui lui fait honneur.
(4) Je considère que le major Crawford Lindsay est un officier de très grand mérite, plein de zèle.
(5) Les hommes de cette batterie méritent qu'on leur fournisse de meilleurs canons.
(6) Triste état.
(7) Je désire attirer spécialement l'attention sur ce point.
(9) Très satisfaisant.
(10) Insatisfaisant.
(11) Insatisfaisant.
(12) L'instruction des officiers est de plus d'importance que la musique.
(13) Leurs noms devraient être rayés.
(14) Satisfaisant.

LISTE DES POINTS DONNÉS À CHAQUE BATTERIE POUR CAPACITÉ ET SUFFISANCE GÉNÉRALES.

BATTERIES DE PLACE.

Nom de la batterie.	Officier commandant.	Officier inspecteur.	Uniforme et fournitures.	Manœuvres de compagnie.	Maniement des armes et feux.	Service des bouches à feux de place.	Réponses à des questions par Officiers.	Réponses à des questions par Sous-officiers.	Chaque officier et soldat avec un certificat d'artillerie.	Chaque soldat avec un insigne de capacité et suffisan.	Discipline et économie interne.	Total.	Observations.
		Total des points.	10	10	19	25	30	24			10		
Batterie de Collingwood	Lt.-col. Hogg	Lt-col Montizambert	7	3	9	22	17	4	.....	Ces insignes ne peuvent être accordés après le 31 déc.	10	72	
do Sarnia	Capt. Ellis	do	9	3	8	.....	.....	.....	.....		9	29	
*Batterie n° 1, brig. de Montréal.	do Trotter	Etat-major de dist.	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	*Lt.-col. Oswald, commandant la brigade.
do 2 do	do Forbes												
do 3 do	do Laurie												
do 4 do	do Cole												
do 5 do	do Turnbull												
do 6 do	do Lewis												
Batterie de Gaspé	Major Slous	Major Wilson	5	2	8	20	21	19	8		5	88	En conséquence du fait que tous les armements, fourniements et les munitions d'artillerie de cette brigade avaient été placés en magasin, vu que l'arsenal et la salle d'exercices étaient défaits, aucune inspection de l'artillerie n'a été possible.
Batterie n° 1, Québec	Capt. Roy	Lt.-col. Cotton	9	9	8	25	20	.....	8		8	87	
do 2 do	do Belanger	do	8	8	8	24	10	....	4		8	70	
do 3 do	do Morgan	do	8	7	6	22	10	14·5	9		6	82·5	
Batterie n° 1, Lévis	Major Hamel	do	.....	5	6	22	5·75	9·5	6		5	59·25	
do 2 do	Capt. Vien	do	7	6	7	20	20	12	8		8	88	
Batterie n° 1, brigade du N.-B.	do Kane	do	7	5	3	12	16	9·5	8		5	65·5	Lt.-col. Foster, commandant la brigade.
do 2 do	do Ring	do	8	4	4	19	.....	4	.....		6	45	
do 3 do	do Ewing	do	8	6	3	13	10	5	.....		7	52	
do 7 do	Lt.-col. Gillespie	Etat-major de dist.	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	Exercices non terminés en temps pour l'inspection de l'artillerie.
do 9 do	Capt. Lander	Lt.-col. Cotton	6	4	2	15	6	5	.....		5	43	
do 10 do	do Armstrong	do	9	7	6	14	10	6	.....		7	59	
Batterie n° 1, 1re brigade, Halifax	.....	do	8	5	6	20	20	20	.....		9	88	Lt.-col. Mowbray, commandant la brigade.
do 2 do	.....	do	8	6	7	20	10	11·5	.....		5	67·5	
do 3 do	Capt. Curran	do	8	8	6	25	25	8	.....		9	89	
do 4 do	.....	do	8	8	8	12	.....	.....	.....		5	41	
do 5 do	.....	do	5	5	5	12	.....	.....	.....		5	32	
do 6 do	.....	do	5	5	5	12	.....	.....	.....		5	32	
Batterie de Yarmouth	Capt. Jolly	.....	6	4	4	20	10	6	.....		6	56	

Batterie n° 1, brigade de l'I.P.E.	do Passmore.	Lt.-col. Irwin	8	7	7	22	18	16	3		8	89	
do 2	do Moore	do	8	7	7	21	18	11	2		8	82	Major Irving, command. de brigade
do 3	do Owen.....	do	6	6	6	15	19	17	.....		6	74	
Batterie de Saint-Jean, P.Q.....	Major Drumm....	Lt.-col Cotton.....	7	6	6	18	.....	.....	.....		8	45	
Batterie de Pictou.....	Cap. Gordon....	Lt.-col. Irwin	8	7	7	18	6	9	4		8	69	
Digby	do Daley	Etat-major de dist..	.....	...	.....	.....	.....	.....	.....		.....	.....	Exercices non terminés en temps pour l'inspction de l'artillerie.

LISTE DES POINTS DONNÉS A CHAQUE BATTERIE POUR CAPACITÉ ET SUFFISANCE GÉNÉRALES.

BATTERIES DE CAMPAGNE—CANONS DE 9, RAYÉS SE CHARGEANT PAR LA BOUCHE.

Nom de la batterie.	Officier commandant.	Inspecteur.	Uniforme et fournitures.	Canons, affûts et équipements.	Chevaux.	Harnais et harnachement.	Défilé d'infanterie.	Services des bouches à feu de place, posit. et devoir gén.	Réponses à des questions par Officiers.	Réponses à des questions par Sous-officiers.	Manœuvres de campagne.	Ex. au sabre par les officiers et sous-officiers montés.	Démontage et mise hors de service des pièces.	Discipline, comprenant la conduite au camp.	Un cinquième du total des points au concours.	Total.	Observations.
		Total des points....	10	10	10	15	10	25	40	48	25	5	10	10			
Batterie de campagne de Québec...	Major Lindsay.....	Lt.-col. Cotton	9	10	8	13	10	25	40	43·25	20	4	10	10	93·2	295·45	
do Montréal	Lt.-col. Stevenson...	do Irwin	10	10	10	14	8	20	24	28	18	4	9	9	88·4	252·4	
†Batterie n° 1, 1re brigade.....	Major Nicoll.....	do do	9	7	8	10	7	20	29	31	20	5	7	8	89·	250	
do 2 do	do Hood..... ...	do do	9	8	9	12	8	22	23	38	18	4	6	8	71·8	236·8	
Batterie de campagne d'Ottawa ..	do Stewart.....	do Montizambert	9	8	8	13	9	22	28	22	23	3	9	10	68·6	232·6	
Batt. de camp. du canal Welland.	do King	do Irwin	10	9	10	13	8	22	9	17	20	2	6	9	88·8	223·8	Une demi-batterie seulement à la revue d'inspection.
Batterie de campagne de London..	do Peters.....	do do	8	6	10	10	7	18	22	25	16	3	5	7	79·8	216·8	
do Toronto....	do Gray	do do	9	8	10	10	8	20	22	18	20	3	5	9	70·2	212·2	
do Durham....	do McLean	do Montizambert	9	8	10	13	8	21	14	13	22	4	8	10	69·2	209·2	
do Gananoque	do McKenzie.....	do do ...	9	7	9	12	9	20	31	19	21	2	8	10	44·8	202·8	
do Kingston...	Cap. Wilmot	do do ...	8	8	5	12	7	15	17	12	20	2	8	10	77·4	201·4	
do Hamilton...	Major Van Wagner..	do Irwin	7	9	8	12	8	22	8	31	20	2	6	9	58·8	200·8	
do Shefford	Lt.-col. Amyrauld...	do do	9	5	8	8	6	15	27	11	16	*	*	7	.....	.....	
CANONS A UNE LIVRE DE 9.																	
Batterie de camp. de Newcastle....	Major Call.....	Lt.-col. Irwin	9	6	9	12	8	18	18	22	18	*	**	6	42·6	168·6	
do Woodstock....	do Dibblee.....	do Cotton.....	7	5	10	7	9	15	36	13	18	2	**	5	.....	.....	
do Richmond.....	do Aylmer	Cap. Wilson.....	8	5	5	10	5	20	12	14	*	2	**	5	.....	.....	

* N'a pu faire preuve de compétence. † Lt-col. Macdonald, commandant de brigade. ** N'ont pu concourir en conséquence de la nature de leurs armes.

ANNEXE No. 6.

RAPPORT ANNUEL SUR LE RÉGIMENT D'ARTILLERIE CANADIENNE.

OTTAWA, décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que depuis ma nomination comme commandant de ce régiment, le 10 août, j'ai fait une inspection complète et détaillée des deux batteries dont il se compose actuellement, ainsi que des écoles royales d'artillerie qui y sont attachées.

1. Les résultats de mes inspections m'ont convaincu qu'à l'exception de quelques points de détail de peu d'importance dans l'administration de l'économie interne, où il a existé quelque différence dans la pratique, le système suivie par chaque batterie est en strict accord avec les règlements et ordres de la milice, et avec les règlements de la reine.

La publication d'ordres permanents du régiment revisés assurera pour l'avenir une parfaite uniformité dans toutes les questions de détail de l'administration.

2. Le système d'instruction n'a pas, cependant, été aussi uniforme qu'il aurait été désirable qu'il fût, et en conséquence, j'ai trouvé qu'il était nécessaire de publier un sommaire d'instruction applicable à tous les grades dans les écoles royales d'artillerie. (*Voir* ordres du régiment ci-joints.) La part très importante dans l'instruction des officiers, sous-officiers et soldats attachés à ces batteries, qui est dévolue aux officiers appartenant au régiment, ne paraît pas avoir été aussi universellement comprise qu'elle aurait dû l'être, et comme une omission de ce genre agit non-seulement sur la nature de l'instruction donnée, mais aussi sur l'appréciation générale que l'on fait de ces écoles, il est de la plus haute importance que toutes les premières nominations d'officiers permanents de ce régiment ne devraient pas être seulement de nature tellement provisionnelle qu'elles soient fondées sur des connaissances élémentaires, mais devraient être basées spécialement sur les aptitudes et le talent de la personne à acquérir et à donner l'instruction nécessaire, et à remplir dignement la position qu'une commission dans ce corps d'élite implique nécessairement.

3. Je regrette d'avoir à faire rapport que l'on éprouve beaucoup de difficulté à Québec pour obtenir un nombre suffisant de recrues acceptables, la batterie établie dans cette place ayant été, pendant l'année, de 10 à 20 au-dessous du nombre requis. A Kingston, en conséquence de la situation plus centrale de cette ville, on n'éprouve pas, naturellement, ces difficultés à obtenir des recrues; mais le lieutenant-colonel Montizambert rapporte que ce ne sont pas les meilleurs jeunes gens qui viennent s'offrir, et il n'y a aucun doute que la demande actuelle de la main-d'œuvre et les salaires offerts, font que la paie offerte aux soldats n'est pas suffisante pour engager les meilleurs jeunes gens à s'enrôler.

La statistique du crime parmi les militaires, et les désertions, etc., font voir clairement que l'entretien des prisonniers militaires et les pertes de fournitments coûtent plus au gouvernement que la petite augmentation de paie qui serait suffisante pour induire des jeunes gens de bon caractère à adopter le service comme leur profession, et les bénéfices qu'en retirerait ce corps, chargé des devoirs très importants de l'instruction des autres, devront, je l'espère, engager les autorités à considérer sérieusement ce sujet d'extrême importance.

4. Comme on le verra dans le rapport du lieutenant-colonel Montizambert, un grand nombre (59) d'officiers et sous-officiers de cavalerie, du génie et d'infanterie, ont profité des facilités offertes par l'école royale d'artillerie pour obtenir des certificats d'aptitude dans leurs différents corps. L'établissement d'écoles séparées pour ces

corps exemptera pour l'avenir aux écoles d'artillerie ce surcroît d'ouvrage, et permettra de rendre les exercices et l'instruction de l'artillerie plus complets et plus réguliers.

5. Les artificiers de la batterie ont fait pendant l'année dernière plusieurs réparations importantes et nécessaires à l'artillerie, au matériel, aux magasins, aux constructions, etc. On propose d'étendre davantage la sphère de leurs opérations, et d'établir des usines aux dépôts de chaque batterie, afin de pouvoir réparer toute espèce de matériel d'artillerie, et, autant qu'il sera possible, la fabrication des canons et le transport des affûts et plateformes.

6. Le capitaine et major titulaire J. G. Holmes, de la batterie A, a été envoyé en devoir à la Colombie-Britannique en avril dernier, vu qu'il a été nommé aide-adjudant général du district militaire n° 11; à son arrivée à Victoria, et lors de l'organisation du régiment, le 10 août, il a été promu au rang de lieutenant-colonel, et doit être nommé commandant de la batterie C, qui est sur le point d'être organisée.

D'après la connaissance que j'ai des services rendus par cet officier pendant les dix dernières années, du zèle continu et de l'assiduité avec lesquels il a rempli les devoirs ardus d'adjudant et de quartier-maître pendant toute cette période, je n'ai aucun doute qu'on le trouvera compétent, sous tous rapports, à remplir les devoirs de responsabilité que lui impose sa position présente.

7. J'annexe le rapport annuel qui m'a été soumis, par les lieutenants-colonels Montizambert et Cotton, commandants des batteries " B" et " A," et j'endosse pleinement leurs recommandations, au sujet d'une augmentation de solde pour les soldats (1).

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
D. T. IRWIN, lieut.-colonel,
Commandant le régiment canadien d'artillerie.

NOTE DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Je pense, comme le lieutenant-colonel Irwin, qu'une augmentation de solde produira une économie et donnera de meilleurs résultats.

RÉGIMENT D'ARTILLERIE CANADIENNE—ORDRES DU RÉGIMENT. (1)

RÈGLEMENTS GÉNÉRAUX pour l'instruction des officiers, sous-officiers et soldats de l'artillerie aux écoles royales d'artillerie, soit qu'ils appartiennent au régiment ou qu'ils y soient attachés seulement pour un cours d'instruction.

Le sommaire suivant est en vue d'un cours de trois mois, comprenant soixante-quinze jours d'exercices.

Il est entendu que dans chaque semaine il sera donné vingt-cinq heures d'instruction pratique et trois heures de théorie, mais cette distribution de l'instruction pratique et théorique pourra être changée à la discrétion des commandants.

Artillerie de place.

Sujets.	Nombre de jours.	Sujets.	Nombre de jours.
Ecole de peloton	5	Démontage et remontage des pièces	7
Maniement des armes	8	Le nœud et le brêlage	4
Manœuvres de compagnie	5	Manœuvres de force	4
Services des bouches à feu	10	Equipement de la chèvre	4
Manœuvre des chassis d'affûts de place	4	Service des mortiers	3
Service des pièces de siège se chargeant par la culasse	6	Instructions générales	12
Exercices élémentaires	3	Total des jours	75

Artillerie de campagne.

École de peloton	5	Évolutions de campagne	8
Maniement des armes	8	Harnachement	4
Manœuvres de compagnie	2	Équitation	8
Service des bouches à feu	14	Maniement du sabre	5
Démontage et remontage du canon de campagne	5	Service de jour	12
Désarmement des pièces	4	Total des jours	75

Génie.

École de peloton	5	Cours d'instruction au collège militaire royal	45
Maniement des armes	8		
Manœuvres de compagnie	5		
Service du jour	12	Total des jours	75

A l'exception de l'école de peloton et du maniement des armes, qui devraient être complétés avant d'aborder les exercices d'artillerie, il n'est pas regardé comme obligatoire que les manœuvres ci-dessus énumérées soient complétées dans l'ordre mentionné. Les manœuvres de compagnie, par exemple, peuvent être avantageusement pratiquées pendant toute la durée du cours lors des exercices hebdomadaires en tenue de route.

Dans le cours d'artillerie de place, la manœuvre avec voitures de transport et mortiers, et dans le cours d'artillerie de campagne, l'équitation et le maniement du sabre peuvent être omis pour ceux qui sont en arrière quant au reste de leurs exercices.

Instruction théorique.

Cette instruction, à part celle donnée pendant les heures d'exercice, consistera dans un cours de trente-six conférences d'environ une heure chacune, dont trois seront données chaque semaine par les officiers de la batterie, ou en cas d'absence inévitable, par le sergent-instructeur (3).

Les conférences comprendront les sujets suivants, savoir :

Munitions.—Douze conférences. D'après le Manuel d'artillerie de siège et de place, vol. I, et le Manuel canadien d'artillerie de campagne.

Ce sujet comprend la poudre à canon, les cartouches, les projectiles, les fusées, les étoupilles, etc.

Canonnage.—Douze conférences. D'après les manuels ci-dessus mentionnés—comprenant tous les détails relatifs au trajet et à l'effet des projectiles, le feu d'artillerie, l'appréciation des distances, etc.

Artillerie.—Douze conférences. Comprenant la description des bouches à feu, la manière de munir un canon de crans de mire et de le rayer, les affûts, le matériel et ses accessoires, les machines et les trains de transport, l'équipement de campagne et les détails relatifs au chargement et au retranchement du canon de campagne.

En donnant le cours ci-dessus de conférences, les instructeurs doivent avoir un soin tout particulier d'expliquer le sujet qu'ils traitent au moyen de diagrammes et de modèles, et de renvoyer leurs élèves aux endroits particuliers des manuels, où se trouvent de gravures explicatives.

Il serait opportun et avantageux de désigner un officier pour chaque cours séparé de conférences, vu qu'il y a changement de sujet au commencement de chaque cours abrégé.

Service de jour.

Les officiers, sous-officiers et soldats qui suivent un cours d'instruction, prendront leur tour ordinaire de service quand le commandant jugera qu'ils sont en état de le faire. Les officiers se tiendront au bureau d'état-major tous les jours jusqu'à ce qu'ils soient congédiés par le commandant, et ils assisteront aussi aux conseils de guerre.

Officiers.

Les officiers suivant un cours d'instruction, qui montreront des aptitudes suffi-

santes dans leurs exercices d'artillerie, pourront, à la discrétion du commandant, être admis à suivre un cours d'instruction pratique et théorique spécialement préparé par ce dernier, et comprenant la loi militaire, l'économie interne, l'appréciation des distances, ainsi que les éléments de la levée de plans militaires et des reconnaissances.

S'ils sont postés à Kingston, ils pourront suivre, au lieu du cours additionnel ci-dessus, le cours spécial d'instruction au collège militaire royal—ainsi qu'il y est pourvu dans les ordres généraux (22) du 1er décembre 1882.

Examens.

Les examens pour l'obtention de certificats de cours abrégé, classes A et B, auront lieu à la fin de chaque cours d'instruction, et tous les officiers, sous-officiers et soldats appartenant au régiment, ou suivant un cours d'instruction, pourront s'y présenter.

L'examen pratique sur tous les exercices et manœuvres, à cheval ou à pied, sera conduit par le commandant en personne assisté, quand ce sera nécessaire, de l'officier-commandant la batterie et de l'adjudant, et il sera accordé des points à ceux qui feront preuve des connaissances et de la capacité nécessaires pour enseigner les sujets suivants, savoir.

Artillerie de place.

Sujets.	Nombre total de points.	Détails.
Exercices d'infanterie.....	50	Y compris le maniement des armes et les feux ainsi que les manœuvres de compagnies.
Service des bouches à feu	100	Service des bouches à feu sur plateforme et châssis d'affûts de place.
Service des pièces de siège avec canon de 40 se chargeant par la culasse	100	Comprend l'action de se mettre en batterie, de mettre l'avant-train, et de démonter et remonter le canon.
Manœuvres de force	80	Montage et démontage des pièces au moyen de trévires, ou par l'arrière, et manœuvres élémentaires.
Service des bouches à feu	40	Tel que détaillé dans le manuel.
Service des mortiers.....	30	do do
	400	

Artillerie de campagne.

Sujets.	Nombre total de points.	Détails.
Exercices d'infanterie	30	Y compris le maniement des armes et les feux ainsi que les manœuvres de compagnies.
Equipement de la chèvre.....	100	Service des bouches à feu, postes de détachement, l'action de mettre l'avant-train et de se mettre en batterie.
Désarmement des pièces	100	Comprend le démontage et le remontage du canon et de l'affût, le changement des roues et le désarmement de la pièce.
Service en campagne	50	Faire monter un détachement, et pas moins de six évolutions de campagne.
Harnachement.....	30	Tel que détaillé dans le manuel.
Maniement du sabre.....	50	do do
Équitation	40	do do
	400	

L'examen sur les matières d'instruction théorique se fera au moyen de questionnaires ne contenant pas moins de neuf questions sur chaque sujet: munitions, canonnage et artillerie.

Les candidats seront tenus de donner à ces questions des réponses par écrit, et trois heures leur seront accordées pour répondre à chaque série de questions.

Les questionnaires seront préparés par le commandant, qui aussi examinera et déterminera la valeur de la réponse faite.

Les questions seront bornées aux sujets qui auront été réellement enseignés et expliqués par le cours précédent de conférences, et il devra y être répondu sans secours étranger d'aucune espèce.

Un officier devra être présent durant l'examen, et il sera de son devoir de veiller à ce qu'aucune conversation n'ait lieu entre les candidats, que nul n'ait la permission de quitter la chambre avant de remettre ses réponses écrites, et qu'aucune occasion ne soit offerte à un candidat d'obtenir des renseignements de qui que ce soit.

Il sera attribué 100 points à chaque série de questions, la valeur propre de chaque question étant indiquée à la marge.

Pour obtenir un certificat de première classe du " cours abrégé," grade A ou B, il faudra obtenir 75 pour 100 du nombre total de points tant pour les sujets pratiques que pour les matières théoriques, et 55 pour 100 pour un certificat de seconde classe.

Tout candidat obtenant moins de 30 pour 100 du nombre total des points attribués, soit pour les sujets pratiques soit pour les matières théoriques, sera considéré comme n'ayant pas les qualités voulues.

Pour un certificat de " cours spécial," les règles qui précèdent auront leur application, sauf qu'il ne sera nécessaire d'obtenir que 50 pour 100 du nombre total des points pour être considéré comme ayant les qualités voulues—vu qu'il n'y a pas de classification pour ce certificat.

Pour toutes les matières enseignées au collège militaire royal, l'examen aura lieu à cette institution.

Cours complet d'instruction.

Les officiers et sous-officiers appartenant au régiment, ou qui, y étant adjoints pour l'instruction et ayant obtenu un certificat de " cours abrégé," ont la permission d'y rester pour suivre un " cours complet," seront tenus en premier lieu de suivre le " cours abrégé " dans toute branche du service d'artillerie qui ne leur aura pas été encore enseignée.

Si ce sont des officiers, ils seront tenus de suivre, au collège militaire royal, le " cours spécial " de levée de plans et de génie militaires, de stratégie, de tactique, de reconnaissance et d'administration militaire.

Pendant ce cours, ils seront attachés à l'école royale d'artillerie, à Kingston.

Tous, sans distinction de grade, seront aussi tenus de suivre un semblable cours d'instruction dans tous les exercices et manœuvres d'artillerie et d'infanterie, à cheval et à pied, selon que le permettront les moyens de l'école d'artillerie à laquelle ils seront attachés, et ils seront finalement examinés sur tous ces exercices et manœuvres.

Outre un cours plus étendu de conférences sur les munitions, le canonnage et l'artillerie, le cours théorique d'instruction comprendra la tactique, la loi militaire, les règlements de milice, les ordres permanents et l'économie interne; et l'on pourra s'occuper avantageusement des signaux à titre de sujet additionnel.

Examen pour certificats de cours complet.

Cet examen sera conduit d'après les mêmes principes généraux que celui pour les certificats de " cours abrégé," avec le même percentage de points voulus, pour être considéré comme ayant les qualités nécessaires.

Dans l'attribution des points, la capacité d'enseigner sera regardée comme étant de la plus haute importance.

D. T. IRWIN, lieutenant-colonel,
Commandant du régiment d'artillerie canadienne.

Ottawa, octobre 1883.

RAPPORT ANNUEL SUR LA BATTERIE A, RÉGIMENT A.C.

CITADELLE, QUÉBEC, 1er décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre ci-inclus le rapport annuel sur la batterie A, régiment d'artillerie canadienne, et sur l'école royale d'artillerie de Québec, pour l'année expirée le 30 novembre 1883.

ONT SUIVI L'ENSEIGNEMENT.

—	Officiers	Sous-officiers et soldats.	Total.
Artillerie	3	18	21
Génie	.....	.....	.....
Cavalerie	1	5	6
Infanterie	2	.....	2
Total	6	23	29

CERTIFICATS ACCORDÉS—Cours complet d'artillerie.

Grade.	Noms.	Corps.	Classification.
Major	Hudon, L. D	89ème bataillon	2ème classe.
Capitaine	Bégin, J V	17ème do	2ème do
do	Fages, J. A	87ème do	1ère do

Cours abrégé d'artillerie.

Capitaine	Lemieux, E	Compagnie de Chicoutimi	1ère classe.
Lieutenant	Roy, H. O	87ème bataillon	1ère do
2ème lieut	Critchley, I. O	Batterie de campagne de Richmond.	1ère do
2ème do	Morgan, D. W	Batterie n° 3, A.P.Q	2ème do
Sergent-major	Johnston, W	do n° 7, brigade A.P. N.B	3ème do
Sergent	Méthot, A. L. A	do n° 2, A.P. Q	3ème do
Bombardier	Laidlaw, A	do "A"	3ème do
do	Dewin, H	Batterie de campagne de Woodstock	4ème do
Canonnier	Fitzpatrick, J	Batterie n° 7, brigade A.P. N.B	4ème do
do	Stewart, W	do do	4ème do

CERTIFICATS D'INFANTERIE.

Capitaine	Begin, J. V	17ème bataillon	1ère classe.
Lieutenant	Roy, H. O	87ème do	1ère do
Second-lieut	Paquet, J. B	17ème do	1ère do

ÉCOLE D'ARTILLERIE—Montréal.

Lieutenant	Lane, C	Brigade A.P. Montréal	2ème classe.
Serg.-major br.	Benton, J	do	3ème do
Sergent	Anderson, A	do	3ème do
Canonnier	Scott, A	do	3ème do
do	Boyd, W. A	do	3ème do
do	Henry, T	do	3ème do
do	Jones, S. D	do	3ème do
do	McDonald, P	do	4ème do
do	McGuiness, W. A	do	4ème do

Instructeurs d'infanterie.

Les sergents-instructeurs d'infanterie ont été envoyés aux endroits suivants pendant l'année :—

Sergent	Coyne, batterie A	Collège de Joliette	28· 2·83
do	Phillips do	do Sainte-Marie	30· 4·83
do	Phillips do	do do	1·10·83
do	Savignac do	do Joliette	8·10·83

Camps.

Les sous-officiers suivants ont été envoyés aux camps ci-dessous mentionnés comme instructeurs:—

Sergent	Phillips, batterie A	Sergent-major de camp. } Camp de brigade de St-Jean, P.Q.
Caporal	Kinsella do	Prévôt, S.-O. } Camp de brigade de St-Jean, P.Q.
Serg. d'état-m.	Baxter, 4ème D.G.	Instructeur de cavalerie. } Camp de brigade de St-Jean, P.Q.
Trompette	Begin, batterie A	Clairon d'état-major, camp de Laprairie.
Sous-sergent	King do	Instruct. de la batt. de camp. de Québec, c. de Lévis
do	do do	do do do Montréal, Mile End.
do	do do	do de la batterie de place de Digby.
do	do do	do du cours spécial d'artillerie, Halifax.
do	Baxter, 4ème D.G.	do de cavalerie, camp de Sussex.
do	Stroud, batterie A	Inst. de la b. de camp. de Richmond, c. de Richmond
do	Mawhumey, do	Inst. du cours spécial d'artillerie, Montréal.

Le capitaine Peters et 10 sous-officiers et soldats ont campé à l'île d'Orléans durant le tir annuel du canon.

Enrôlements et rengagements dans la batterie A.

Enrôlés pendant l'année	45
Enrôlés de nouveau après libération	3
Rengagements	14

Un cours spécial d'enseignement de l'artillerie, en rapport avec la première brigade d'artillerie de place d'Halifax, se fait maintenant sous la direction du sergent d'état-major W. N. King, de la batterie A.

Réparations.

Les principales réparations suivantes ont été faites pendant l'année à la citadelle et autres ouvrages militaires à Québec :

Petite portion du toit au-dessus de la porte principale, à la citadelle ;
Préparatifs de reconstruction du mur d'escarpe, bastion du cap Diamant ;
Réparations à la redoute de Jebb ;
Réparations aux casernes de Mann ;
Réparations à la pension des officiers ;
Réparations au mur d'escarpe, bastion Richmond ;
Préparatifs pour couvrir le bastion Dalhousie, casemates ;
Jointoiement des murs en général, batteries du couvent Saint-Charles et de la Demi-Lune.

Depuis mon dernier rapport, le lieutenant-colonel J. G. Holmes a été promu du commandement de la batterie A à celui de l'école royale d'artillerie de Victoria, dans la Colombie-Britannique, et il a eu pour successeur le major J. F. Wilson.

Les officiers suivants ont été nommés à la batterie A:

Le cadet V. B. Rivers, du collège militaire royal.
Le lieutenant J. A. G. Hudon, de la batterie n° 1, artillerie de place de Québec.

Le concours annuel entre les batteries A et B a eu lieu cette année à Kingston; la batterie A est sortie victorieuse du concours de tir, et la batterie B a remporté la palme dans celui de démontage et remontage des pièces.

La batterie A a exécuté son tir annuel de la carabine pendant l'été, au champ de tir du parc du génie, à Lévis; chiffre de mérite, 43·18. Des prix au montant de $40 ont été donnés à même le fonds de la cantine.

Les jeux athlétiques annuels ont eu lieu sur le terrain de course, Plaines d'Abraham, et ils ont provoqué beaucoup d'émulation.

A l'égard de mon rapport de l'an dernier, je désire recommander de nouveau qu'il soit fait un léger changement dans la solde et les rations des sous-officiers et soldats des batteries.

Le lieutenant-colonel Montizambert a fait aussi les mêmes recommandations l'année dernière, et les unes et les autres ont été approuvées par vous et par le major général commandant.

J'ai reçu la plus grande aide de la part de tous dans l'accomplissement des devoirs de l'école royale d'artillerie.

Armement.

L'armement de Québec reste encore le même que pendant les quelques dernières années. A l'exception de 25 canons rayés, il se compose de pièces à âme lisse. Les canons montés sont propres au service, quoiqu'ils soient presque tous d'un modèle hors d'usage (1). Une partie des munitions pour canons à âme lisse se détériore par vétusté et par suite de l'humidité.

L'observatoire de Québec m'a été remis au mois de mai dernier, et j'en ai confié l'entière direction au capitaine Drury, de la batterie A. Ce service et les observations météorologiques, sous la direction du sergent-major Walters, ont été exécutés de la manière la plus efficace (2).

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. H. COTTON, lieutenant-colonel,
Commandant de l'école royale d'artillerie, Ottawa.

A l'officier-commandant
le régiment d'artillerie canadienne,
Ottawa.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Il est grandement à regretter que la citadelle historique de Québec ait un si pauvre armement, et j'appelle l'attention du gouvernement sur ce rapport.

(2) Je partage cette opinion.

BATTERIE "B," RÉGIMENT D'ARTILLERIE CANADIENNE.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que pendant l'année expirée le 30 novembre 1883—

99 sous-officiers et soldats se sont rengagés et enrôlés dans la batterie "B," régiment d'artillerie canadienne. De plus, 100 officiers, sous-officiers, canonniers-conducteurs, cavaliers et simples soldats, out suivi l'enseignement, comme ci-après :—

Corps.	Officiers.	Sous-officiers et soldats.	Total.	Observations.
Artillerie	3	38	41	1 cours complet.
Cavalerie	2	16	18	
Génie	2	3	5	
Infanterie	20	16	36	
Total	27	73	100	

Voici le rapport des certificats accordés :—

Grade.	Classification.					Total.	Observations.
	1ème.	2ème.	3ème.	4ème.	Assistance.		
Officiers	17	2	.....	.....	.....	19	1 cours complet.
Sous-officiers et soldats	3	9	27	8	40	87	
Grand total	20	11	27	8	40	106	

En dehors des travaux ordinaires de l'école d'artillerie, les instructeurs ci-dessous mentionnés ont été employés de la manière suivante :—

Le sergent d'état-major Lyndon, à Shoeburyness, et au camp de la batterie de campagne de Kingston, à Cobourg.

Le sergent d'état-major Maguire, du troisième régiment provisoire, au camp cavalerie, à Cobourg.

Le sergent Strange, au camp de la batterie de campagne du canal W Niagara, et au camp de la batterie de campagne de Durham, à Cobourg.

Le sergent-instructeur d'infanterie Billman, à l'école militaire de T collège Dufferin et au lycée (*High School*) de London ; fonctionnaire au camp du 32ème bataillon, à London, et au lycée de Mount-Forrest.

Le sergent-instructeur Hewlett, sergent-major de brigade au cam

Le sergent-instructeur Jordon, fonctionnaire-sergent-major au camp du 47ème bataillon, à Cobourg.

Le sergent-instructeur Baugh, I. L. A., 15ème bataillon, à Belleville.

Les concours annuels ordinaires de tir et de démontage et remontage des pièces, entre les batteries " A " et " B," ont eu lieu cette année les 15 et 16 octobre respectivement ; la batterie " A " est sortie victorieuse du premier de ces concours, et la batterie " B " a remporté la palme dans le second.

On s'est généralement intéressé à l'association de carabiniers de la batterie cette année, et un concours qui à très bien réussi s'est tenu aux buttes de Kingston :—

Prix en argent	$320
Prix offerts par les citoyens, en nature	260

Les cadets du collège militaire royal ont eu des leçons d'équitation du major Short, de l'école royale d'artillerie, assisté du maître d'équitation et sergent d'état-major Maguire, de l'école royale d'artillerie.

Le capitaine Raban, I. R., de l'état-major du collège militaire royal, a donné un cours de génie militaire tant aux officiers de cours complet qu'à ceux du cours abrégé de l'école royale d'artillerie.

Des ordres ont été donnés et l'emplacement choisi pour l'établissement d'un manège couvert, chose en tout temps indispensable pour l'entraînement convenable des hommes et chevaux, mais plus spécialement pendant nos hivers canadiens.

L'instruction et l'exercice ordinaires de mousqueterie, les concours de batterie, les exercices à cheval et les jeux athlétiques ont eu lieu.

Le conducteur Bellmore et le canonnier Cochrane ont été les concurrents heureux, et leurs noms ont été gravés sur la coupe présentée par lord Dufferin.

On s'est procuré une pompe d'incendie qui a été placée dans la caserne. Elle répond à un besoin qui se faisait depuis longtemps sentir.

J'ai à répéter mes remarques de l'an dernier quand à la paie des soldats. C'est un grand point que de s'assurer de bons soldats, et comme ils sont en si petit nombre et qu'on exige d'eux tant de choses, ils pourraient être payés un peu plus libéralement que les soldats de grandes armées.

Un congé d'absence a été accordé au major Short pour lui permettre d'aller en Angleterre comme adjudant du peleton de l'association fédérale d'artillerie envoyé cette année à Shoeburyness.

Je recommande qu'un quartier-maître soit nommé à cette école (1), surtout maintenant qu'il doit y être attaché une demi-compagnie de cavalerie. Les changements continuels de soldats et d'attachés, en sus de tous les autres travaux, rendent ce service très ardu.

Je déclare avec plaisir que j'ai à faire un rapport favorable de tous les membres de l'état-major de l'école royale d'artillerie.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

C. E. MONTIZAMBERT, lieut.-colonel,
Commandant de la batterie " B," A. R. C.

Au commandant du régiment d'A. C. à Ottawa.

NOTE DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

mandé.

ANNEXE No. 6.

INSPECTION DE LA MILICE DU GÉNIE.

KINGSTON, 31 octobre 1883.

A l'adjudant général de milice.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre le rapport suivant de mon inspection des compagnies du génie.

COMPAGNIE DU GÉNIE DE MONTRÉAL.

2. J'ai inspecté cette compagnie le 30 juin, sur l'île Sainte-Hélène. Le major Kennedy avait le commandement. Étaient présents à la revue, 2 officiers et 48 sous-officiers et sapeurs, sur un effectif complet de 3 officiers et 58 sous-officiers et sapeurs portés sur le rôle. Un sous-officier et un sapeur étaient absents en congé.

3. Les exercices de la journée ont été faits d'après un programme préparé par le major Kennedy. Le défilement et les exercices d'infanterie ont été bien exécutés, particulièrement quelques salves. L'apparence de la compagnie était bonne et ses armes étaient nettes.

4. Le lieutenant Thompson et quelques hommes ont exécuté quelques exercices de signaux au moyen de pavillons ; ils avaient acquis une notion des lettres et pouvaient transmettre des mots, mais n'ayant jamais eu aucun livre d'enseignement sur ce sujet, ils n'étaient pas au fait de la "méthode" des signaux. Leurs pavillons, aussi, n'étaient pas appropriés à cet objet. En face de ces difficultés, on ne peut espérer qu'ils peuvent acquérir une compétence réelle.

5. La compagnie passa ensuite à la construction de supports flottants au moyen de tonneaux, deux de ces ouvrages furent assez rapidement construits, et le brêlage soigneusement fait. Les supports flottants furent ensuite formés en un radeau que l'on disposa de manière à représenter un pont. Le tout bien exécuté.

6. J'ai inspecté les travaux du génie exécutés par la compagnie pendant la période consacrée à son instruction ; ces travaux consistaient en un pont à chevalets, deux fosses à canons transformées en batteries, une cuisine en forme de large flèche, et un filtre pour l'usage d'un camp. La construction du pont à chevalets était très grossière, mais en posant des questions aux sous-officiers et aux sapeurs, j'ai constaté qu'ils avaient une connaissance éclairée de cet ouvrage. Les autres travaux ont été bien exécutés.

7. Une partie de la compagnie fut ensuite déployée pour faire l'exercice du maniement des outils, lequel a été bien exécuté.

8. Il y avait dans les rangs plusieurs recrues qui n'avaient guère reçu d'instruction en fait de génie, mais en règle générale j'ai reçu des réponses intelligentes et satisfaisantes à mes questions sur les travaux.

9. J'ai ensuite inspecté la salle d'armes et la salle d'exercice. Le major Kennedy a fait d'excellents arrangements pour faciliter l'enseignement des travaux du génie en chambre. J'ai appris avec grand plaisir que quelques-uns des membres de la compagnie ont fait jusqu'à soixante exercices pendant les douze mois passés, ce qui témoigne beaucoup d'intérêt à la besogne.

10. Vu les durs travaux manuels à faire, il y a naturellement beaucoup de détérioration dans l'habillement ; on ne peut guère s'attendre à ce qu'un habillement jugé suffisant pour les fins ordinaires d'exercice d'un corps d'infanterie, résiste à de gros ouvrages comme la construction de supports flottants, de gabions, etc., et soit encore assez bon pour les revues. Les travaux du génie sont particulièrement rudes pour la chaussure, qui n'est pas fournie par le gouvernement.

11. L'état général de la compagnie fait beaucoup d'honneur au major Kennedy.

Compagnie du génie.

12. Cette compagnie a campé à Milton, Ile du Prince-Édouard, pour être exercée sous le commandement du major Dougherty. Elle a été inspectée le 28 septembre. Étaient présents à la revue trois officiers et vingt-trois sous-officiers et sapeurs, sur un total de trois officiers et quarante-quatre sous-officiers et sapeurs portés sur le rôle.

Un sous-officier et trois sapeurs étaient absents avec permission ; deux sapeurs étaient malades et quinze autres étaient absents sans congé. On m'a dit que la raison pour laquelle tant d'hommes se trouvaient absents était qu'ils trouvaient très incommode de se rendre au camp à cette époque de l'année.

13. Le défilement et les manœuvres d'infanterie ont été bien exécutés ; les armes étaient nettes et l'apparence générale bonne. Le major Dougherty m'apprit qu'il rencontrait une difficulté dans les arrangements à faire pour le soin de ses armes, parce qu'elles sont en la possession d'un gardien qui n'est pas sous ses ordres ; il paraît que toutes les armes du corps, dont le dépôt est à Charlottetown, sont tenues sous la garde d'un homme. Cela ne semble pas un arrangement satisfaisant pour les commandants des corps respectifs, dont aucun n'a de contrôle absolu sur le gardien.

14. J'ai grand plaisir à pouvoir rapporter que cette compagnie a réellement commencée de se mettre à l'œuvre pour les travaux du génie. Un des subalternes, le lieutenant Macdougall, est allé à l'école royale d'artillerie de Kingston l'hiver dernier, et il a fait d'une manière très satisfaisante un cours abrégé de génie militaire élémentaire au collège militaire royal. Je suis heureux de le signaler pour le zèle qu'il a montré en enseignant la compagnie.

15. La compagnie a construit assez rapidement une tranchée de tir allemande. Je lui ai fait subir sur l'art des nœuds et l'embrêlage des poutrelles un examen qui m'a satisfait. Pendant la période consacrée à son instruction, elle a construit une fosse à canons, quelques tranchées de tir, une cuisine de campagne et une chèvre, le tout très adroitement exécuté.

16. On est à prendre des mesures pour préparer une salle où l'instruction puisse être donnée pendant l'hiver et les soirées. Je crois qu'il existe dans cette compagnie un désir réel d'amélioration, et j'espère voir un grand progrès accompli l'année prochaine. J'ai fait comprendre à l'autre subalterne—le lieutenant Horne—la nécessité de suivre un cours d'instruction, et j'ai aussi fortement conseillé que quelques-uns des sous-officiers et sapeurs fissent aussi un cours d'instruction. Depuis j'ai appris que trois ou quatre d'entre eux désirent venir à Kingston.

Compagnie du génie de Brighton.

17. Cette compagnie a été inspectée le 3 octobre, au camp de Sussex. J'avais pris mes dispositions pour faire l'inspection ce jour-là avant d'avoir fixé un jour pour l'inspection de la compagnie du génie de Charlottetown, et comme il m'était impossible de retourner à Kingston dans l'intervalle des inspections, je me rendis directement de Charlottetown à Sussex, afin de pouvoir passer cet intervalle de temps à aider à l'instruction de la compagnie. Je suis resté à Sussex depuis le 29 septembre jusqu'au 4 octobre, et j'ai eu une bonne occasion de voir comment les choses s'y passaient. J'ai grand plaisir à consigner ici ma haute estime de cette compagnie et du commandant, le major Vince.

18. La compagnie était au complet (deux officiers et vingt-quatre sous-officiers et sapeurs), à l'exception d'un officier absent avec permission. Les hommes sont doués d'un beau physique, très intelligents et adroits, et j'ai pu faire d'excellente besogne avec eux. J'ai été spécialement satisfait de la manière dont les sous-officiers ont pris la direction des travaux.

19. Les exercices n'ont pas été tout à fait aussi satisfaisants que ceux des autres compagnies, mais cela s'explique par le fait que cette compagnie est un corps "rural" et qu'elle ne peut s'assembler pour l'exercice, excepté lorsqu'elle est au camp, où, naturellement, elle emploie la plus grande partie de son temps aux travaux du génie. Elle est cependant en état de faire toutes les manœuvres de compagnie nécessaires. Pour les travaux du génie, cette compagnie est la meilleure.

20. Depuis la dernière inspection, le lieutenant Tompkins et trois sous-officiers du corps, ont suivi à Kingston un cours abrégé de génie militaire élémentaire qui leur a fait beaucoup d'honneur, et ils ont été grandement utiles en aidant à l'instruction de leur compagnie. J'espère que l'autre subalterne, le lieutenant Connell, pourra suivre un cours cet hiver.

21. Au camp, cette compagnie a pris la position d'une compagnie régulière d'ingénieurs royaux. Toutes les fois qu'un ouvrage demandant de l'habileté était

nécessaire pour le camp, le major Vince était toujours appelé, et il a toujours été en état de faire face aux besoins de ce genre; ses hommes avaient apporté avec eux, dans ce but, quelques-uns de leurs propres outils au camp; le confort de leurs tentes montrait combien ces outils étaient utiles.

22. Pendant la durée du camp, ce corps a reçu une instruction pratique dans l'art de faire les nœuds, ainsi que sur le brêlage et la construction de ponts, de gabions, de retranchements et d'obstacles improvisés; et il lui a été donné en outre des conférences sur d'autres sujets. Eu égard du temps disponible le résultat a été très satisfaisant et fait le plus grand honneur au major Vince. A la revue les hommes étaient propres et avaient très bonne mine.

23. J'attire l'attention sur les armes et l'équipement fournis à cette compagnie. Elle est pourvue de carabines longues qui sont dans un très mauvais état, et ordre a été donné de renvoyer ces armes au dépôt, pour qu'elles soient examinées et réparées. Les gibernes et les ceinturons sont du modèle le plus ancien, et pour le plus grand nombre complètement hors de service. Je recommanderais lorsque ces armes seront versées au magasin—qu'on profitât de l'occasion pour les remplacer par la carabine courte et la giberne plus moderne. Le major Vince n'épargne aucune peine pour faire des hommes de la compagnie des ingénieurs compétents, et ce serait un encouragement bien mérité que de lui donner un équipement convenable.

24. J'ai l'honneur de faire les recommandations qui suivent dans le but d'améliorer le génie,

25. Premièrement, quant à ce qui concerne l'instruction : douze jours ayant été fixés pour la période nécessaire pour l'instruction des corps d'infanterie, il faut reconnaître que cela ne peut être suffisant pour l'instruction des ingénieurs, qui doivent être de bons soldats avant de pouvoir être de bons ingénieurs. Les derniers règlements de la Grande-Bretagne (publiés en 1883) portent (part. I, sec. III, page 273,) que, tandis que la période ordinaire pour l'instruction de la milice d'infanterie et d'artillerie sera de vingt-sept jours, la période ordinaire pour l'instruction des ingénieurs sera de quarante et un jours. Je recommanderais qu'il fût permis aux compagnies du génie de s'exercer durant la plus longue période assignée par l'acte, savoir : seize jours. Je recommanderais en outre que toutes les compagnies en mesure de le faire, fussent autorisées à venir à Kingston pour s'exercer, à cause des facilités qu'il y a d'obtenir l'instruction nécessaire. Si cela ne peut avoir lieu, ce serait un avantage de faire exercer au même camp les compagnies du génie de Brighton et de Charlottetown ; cela permettrait de former de forts détachements de travailleurs, et conséquemment, de faire plus d'ouvrages ayant la grandeur complète au lieu d'ébauches ; l'ébauche, quoiqu'elle soit très utile comme aide, ne peut tenir lieu d'ouvrage ayant toutes les dimensions voulues. Il est nécessaire qu'officiers et soldats acquièrent tous l'expérience nécessaire pour la direction de détachements de travailleurs et pour le mode convenable d'exécution des gros ouvrages. Comme ces deux compagnies appartiennent au même district militaire, il ne serait probablement pas difficile de prendre des dispositions pour les exercer dans le même camp.

26. J'attirerai ensuite l'attention sur la recommandation réitérée de mon prédécesseur quant au supplément de solde à accorder aux troupes du génie. Le travail qu'on demande d'eux n'est pas seulement d'une nature beaucoup plus ardue, mais il requiert aussi une bien plus grande intelligence que pour cel requis des autres corps. Le principe d'accorder une paie élevée aux ingénieurs est bien établi ; l'introduction de ce principe ici ne créerait pas de jalousie, et, comme l'effectif est si peu nombreux, la dépense qui en résulterait pour le pays serait sans importance, tandis que ce serait un grand encouragement pour le génie.

27. Le besoin d'un équipement convenable pour chaque compagnie se fait grandement sentir. Le gouvernement ne saurait jamais désirer que les soldats de la milice fournissent à leurs propres frais des outils pour faire des travaux du gouvernement, comme la chose a été faite par le génie de Brighton. Il est aujourd'hui universellements reconnu que le soldat d'infanterie doit porter un outil de tranchée. Dans l'armée régulière, en Angleterre, la bêche Wallace, pesant 2¼ livres, a été adoptée. Le soldat du génie n'est pas destiné à être employé pour construire de simples tranchées, mais plutôt pour en diriger la construction et pour faire des ouvrages

requérant de l'habileté. Pour marquer la différence, je proposerais que les ingénieurs portassent un instrument tranchant de quelque espèce, et pour ce pays une hache paraît être l'outil le mieux approprié. Pour être réellement effective dans la généralité des cas, je crois que la hache avec le manche devrait peser au moins de 3½ livres à 4 livres, ce qui est d'une bien plus grande pesanteur que la bêche Wallace; mais on doit se rappeler qu'il n'est pas besoin pour le soldat du génie de porter plus que la moitié des munitions portées par un soldat d'infanterie, et cela compense la différence. Les sous-officiers devraient porter des tarières au lieu de haches.

28. La compagnie du génie de Brighton, corps comprenant beaucoup d'hommes habiles dans le maniement de la hache, est bien propre à se servir d'un tel outil, et je recommande fortement que le gouvernement autorise à titre d'essai l'achat de trois douzaines de haches et de huit tarières pour cette compagnie, les outils devant être portés attachés au ceinturons, précisement en arrière du gousset de la baïonnette.

29. Toutes les compagnies manquent de l'équipement nécessaire, et je me propose de demander dans une communication séparée, qu'un système d'équipement sur une petite échelle fixe soit autorisé.

30. Comme il n'y a que trois compagnies du génie au Canada (nombre de beaucoup trop restreint), je recommande que chaque compagnie puisse porter son effectif à 70 sous-officiers et sapeurs. Le génie de Montréal est actuellement, il est vrai, incapable de trouver des hommes convenables pour compléter les cadres de deux compagnies; mais le génie de Charlottetown et celui de Brighton sont au grand complet, et le major Vince m'a dit qu'il pouvait aisément trouver plus de bons soldats. Si la paie supplémentaire que je recommande est accordée, il n'y aura pas de difficulté à avoir des hommes.

31. La distribution de quelque habillement de travail paraît être nécessaire. Des blouses et des pantalons en toile, qui se portent sur l'uniforme ordinaire, sont fournis aux ingénieurs dans la milice anglaise (et aussi dans le service régulier) (Règlement de la milice, part. III, sect. I, page 962). J'ai déjà fait remarquer que les travaux du génie sont particulièrement rudes pour la chaussure, qui n'est pas fournie par le gouvernement.

32. La question de la promotion des officiers des compagnies du génie demande considération. Cette promotion ne devrait pas être plus tardive que celle existant dans les autres branches du service. A présent il n'y a pas moyen pour un officier d'avoir un grade plus élevé que celui de capitaine. Je recommande que les compagnies soient commandées par des majors et qu'elles aient en sus un capitaine et deux subalternes si elles dépassent 50 hommes, et si elles sont au-dessous de ce chiffre, alors un capitaine et un subalterne (ou deux subalternes si les officiers sont seulement en service limité). Les responsabilités incombant à un officier commandant un corps du génie sont certainement aussi grandes que celles des majors de bataillon. En service, les officiers de compagnies du génie sont destinés à faire beaucoup d'ouvrage spécial, sous les ordres du commandant, se rattachant à leurs compagnies, et par conséquent le besoin se fait d'autant plus sentir d'une proportion plus grande d'officiers. Une compagnie du génie devrait avoir aussi une grande quantité d'approvisionnements à surveiller. Je propose qu'aucun subalterne maintenant en service ne soit promu au grade de capitaine s'il n'a pas obtenu au moins un certificat de cours abrégé de génie militaire élémentaire, et qu'à l'avenir les subalternes ne soient nommés qu'à l'essai jusqu'à ce qu'ils aient obtenu leur certificat.

33. Je propose en outre que là où des compagnies du génie sont en camp d'instruction avec d'autres branches du service, le doyen des officiers du génie soit requis de remplir les fonctions de commandant du génie en ce qui concerne le contrôle des arrangements du camp, l'approvisionnement de l'eau, l'hygiène et la santé des troupes, les communications, etc., pratiquant ainsi en temps de paix les devoirs qu'il aurait à remplir en service actif; le travail effectif serait fait naturellement par les différents corps comme auparavant.

34. L'effectif du génie fait ce qu'il peut pour se rendre compétent. Il est faible, numériquement; sa besogne ardue n'est pas d'une nature attrayante, et il a par conséquent d'autant plus besoin d'encouragement spécial de la part du gouvernement, si l'on veut qu'il prospère. Bien que le génie ne soit en lui-même qu'une arme

subordonnée du service, toutes les autres armes dépendent de lui jusqu'à un certain point. Sans lui, aucune armée ne peut être complète, et le génie ne saurait être improvisé. Des campagnes récentes ont prouvé que son importance augmente. Avec les forces anglaises dans l'Afghanistan, pendant la dernière campagne, il y avait deux officiers du génie par chaque mille hommes en campagne. En Egypte il y avait bien près de trois officiers du génie par chaque mille hommes, et pas moins de dix compagnies du génie pour une armée d'environ 25,000 hommes. L'effectif du génie dans la milice canadienne est évidemment trop restreint; il est donc d'autant plus nécessaire qu'il soit maintenu au plus haut degré possible de compétence, pour qu'il soit en état d'opérer comme le noyau d'une organisation plus développée.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,
EDWARD RABAN, major des I. R.,
Inspecteur de la milice du génie.

REMARQUES DE L'OFFICIER GÉNÉRAL COMMANDANT.

11. Je suis heureux de recevoir un si bon rapport sur la compagnie du génie de Montréal, rapport qui fait le plus grand honneur au major Kennedy et à ceux qu'il commande. Il est regrettable que le génie ne soit pas en nombre pour former deux compagnies au complet. Dans des rapports précédents, j'ai recommandé une augmentation de la solde et je regrette beaucoup que cela n'ait pas été accordé.

12. Quoiqu'il soit satisfaisant d'apprendre qu'une amélioration s'est produite dans la compagnie du génie de Charlottetown en ce qui touche aux études de génie militaire, l'absence de quinze hommes sans congé indique, je le crains, soit de la négligence dans le corps, soit un choix très inopportun du temps fixé pour le campement. Une légère augmentation de la paie pourrait tendre peut-être à faire disparaître cette difficulté. Il est très satisfaisant que le lieutenant MacDougall soit venu à Kingston pour suivre un cours d'instruction, et j'espère que cela pourra produire de bons résultats dans l'avenir et répandre le goût du génie dans cette compagnie qui, on se rappellera, a été antérieurement représentée comme étant plutôt une compagnie d'infanterie qu'une compagnie de génie.

17. J'ai eu le plaisir de voir la compagnie du génie de Brighton au camp de Sussex, sous le commandement du major Vince ; j'apprécie pleinement la valeur de cet officier et de son excellent corps, et je confirme la bonne opinion qu'en exprime le major Raban. En service actif, ce corps serait d'une valeur inappréciable, et je recommande fortement que le gouvernement fasse tout en son pouvoir pour encourager et augmenter cette compagnie. Le major Vince m'a été représenté comme l'âme du camp de Sussex, celui auquel chacun s'adressait quand il était momentanément dans l'embarras.

24. Et les paragraphes suivants qui contiennent les recommandations du major Raban.

Je partage entièrement l'opinion qu'il est désirable de laisser au génie la pleine période d'exercices permise par l'acte du parlement, et que, toutes les fois que ce sera praticable, les compagnies soient rassemblées dans le même camp pour s'exercer ensemble.

J'ai déjà plus d'une fois recommandé une paie supplémentaire au génie, et pour ménager les habillements du gouvernement, je crois qu'il devrait donner l'habillement de travail recommandé par le major Raban.

L'état de l'équipement, rapporté par le major Raban, est très peu satisfaisant et demande l'attention immédiate du gouvernement.

La recommandation du major en ce qui concerne la distribution de haches et de tarières aux ingénieurs qui devront les porter, me paraît pratique et bonne.

Je partage entièrement son avis au sujet du surcroît d'importance qu'a acquis le génie dans ces dernières années, et je recommanderais que les compagnies du génie fussent libres de porter leur effectif à 70 hommes.

J'approuve aussi ses recommandations contenues dans les paragraphes 32 et 33, parce qu'il est grandement à désirer que le génie pratique en temps de paix ce qui serait son service en temps de guerre.

R. J. A. LUARD,
Major général.

3 novembre 1883.

ANNEXE No 7.

CERTIFICATS D'ÉCOLES D'ARTILLERIE.

LISTE des officiers, sous-officiers et soldats de la milice active, qui ont obtenu des certificats aux écoles royales d'artillerie, pendant l'année 1883.

E.R.A. A.	E.R.A. B.	Noms et grade.	Corps.	Date des certificats. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	Cours complet ou abrégé.	Certificats.
A	.....	Adams, E. D., sous-lieutenant.	1re brigade d'artil. de place d'Halifax	.....	21 déc.	.....	.....	Abrégé.	Canon'ge.
"	.....	Anderson, A., sergent.	Brigade d'artil. de place de Montréal.	.....	.....	1er mars.	.....	.....	Artillerie.
.....	B	Bacon, Francis, sergent-fourrier	Batterie de campagne de Winnipeg	.....	.....	3 avril	.....	Abrégé.	Canon'ge.
.....	"	Barker, H. C., caporal	Gardes du corps du gouvern. général.	.....	.....	26 mai	.....	do ...	Cavalerie.
A	.....	Bégin, J. V., capitaine.	17e bataillon	27 janv.	.....	.....	.....	do ...	Infanterie.
"	.....	* do	do	.....	30 nov.	.....	.....	Complet	Canon'ge.
"	.....	Benton, J., sergent-major de batterie	Brigade d'artil. de place de Montréal.	.....	.....	1er mars.	.....	.....	Artillerie.
"	.....	Bland, L. J., fils, sous-lieutenant	1re brigade d'artil. de place d'Halifax.	.....	21 déc.	.....	.....	Abrégé.	Canon'ge.
.....	B	Bliss, D. C. F., sous-lieutenant	Batterie de campagne d'Ottawa	13 avril	.....	.....	.....	do ...	do
.....	"	Bloomfield, W., caporal	Compagnie du génie de Brighton	.....	7 mai	.....	.....	do ...	Génie
.....	"	Bogan, James, cavalier	3e régiment provisoire de cavalerie.	.....	.....	7 juin	.....	do ...	Cavalerie.
A	.....	Boyd, A., canonnier	Brigade d'artil. de place de Montréal.	.....	.....	1er mars.	.....	.....	Artillerie.
.....	B	Bradley, W. H., sergent	2e régiment de cavalerie	.....	.....	30 mars	.....	Abrégé.	Cavalerie.
.....	"	Caines, James M., sergent	4e régiment provisoire de cavalerie.	.....	.....	19 nov.	.....	do ...	do
.....	"	Carstairs, W. F., sergent	41e bataillon	.....	7 mai	.....	.....	do ...	Infanterie.
.....	"	Cartier, H., sergent-paie-maître	49e do	.....	30 oct	.....	.....	do ...	do
.....	"	Coté, N. Omer, lieutenant	Gardes à pied du gouverneur général	26 nov.	.....	.....	.....	do ...	do
.....	"	Cowan, James, sergent	1re brigade provis. d'art. de campagne	.....	.....	19 mars.	.....	do ...	Canon'age
.....	"	Crawford, Daniel, canonnier-conducteur	Batterie de campagne de Kingston	.....	.....	30 mars	.....	do ...	do
A	.....	Critchley, Thomas, O, sous-lieutenant	do Richmond	18 avril	.....	.....	.....	do ...	do
.....	B	Cutting, Aubrey, sergent	1re brigade provis. d'art. de campagne	.....	.....	20 mars	.....	do ...	do
.....	"	Dobbin, J., canonnier-conducteur	Batterie de campagne de London	.....	.....	28 nov	.....	do ...	do
.....	"	Dwyer, E., sergent	Gardes à pied du gouverneur-général	.....	7 mai	.....	.....	do ...	Infanterie.
.....	"	Edwards, H., canonnier-conducteur	Batterie de campagne de London	.....	.....	.....	28 nov	do ...	Canon'ge.
A	.....	*Fages, J. A., capitaine	87e bataillon	30 nov.	.....	.....	.....	Complet	do
"	....	Fairbanks, J. P., sous-lieutenant.	1re brigade d'artillerie de place	.....	21 déc	.....	.....	Abrégé.	do
"	.....	Fitzpatrick, J., canonnier	Brig. d'artil. de place du N.-Brunswick	.....	.....	.....	6 avril	do ...	do
.....	B	Fowler, A., caporal	49e bataillon	.....	15 nov.	.....	.....	do ...	Infanterie.
.....	"	Gaffney, J. P., bombardier	Batterie "B," R.A.C	.....	.....	30 nov	.....	do ...	Canon'ge.
.....	"	Gregory, A. C., sergent	2e régiment de cavalerie	.....	.....	8 mars.	.....	do ...	Cavalerie.
.....	"	Griffin, George A. sergent	13e bataillon	7 mai	.....	.....	.....	do ...	Infanterie.

.....	"	*Hardinge, J. R., sous-lieutenant	15e do	29 nov.				do	do
.....	"	Harrison, B., canonnier-conducteur	Batterie de campagne d'Hamilton				16 mars	do	Canonn.
.....	"	Hazlitt, Thomas, sergent	3e régiment provisoire de cavalerie			7 juin		do	Cavalerie.
.....	"	Henderson, George, sergent	43e bataillon		7 mai			do	Infanterie.
A	.....	Henry, T, canonnier	Brigade d'artill. de place de Montréal			1er mars			Artillerie.
.....	B	Hetherington, J. S., sergent	3e régiment provisoire de cavalerie			20 nov.		Abrégé.	Cavalerie.
.....	"	Hetherington, R. H., sergent	do do			19 nov.		do	do
A	.....	*Hudon, L. Denis, major	89e bataillon		30 nov.			Complet	Canonn.
.....	B	Jenkins, James, caporal	Batterie de campagne de London			30 mars		Abrégé.	do
A	.....	Johnston, W., sergent-major	Bde. d'artill. de place du N.-Brunswick			12 avril		do	do
.....	B	Jones, Owen, sergent	Batterie de campagne de Kingston				16 mars	do	do
A	.....	Jones, S. D., canonnier	Brigade d'artill. de place de Montréal			1er mars			Artillerie.
"	.....	Kane, W. L., sous-lieutenant	1re brigade d'artill. de place d'Halifax		21 déc.			Abrégé.	Canonn.
.....	B	Kenney, John, sergent	20e bataillon		30 oct.			do	Infanterie.
A	.....	Laidlaw, A., bombardier	Batterie "A," R.A.C.			12 avril		do	Canonn.
.....	B	Lampman, C. R., cavalier	2e régiment de cavalerie			15 mai		do	Cavalerie.
A	.....	Lane, C., sous-lieutenant	Brigade d'artill. de place de Montréal		1er mars				Artillerie.
.....	B	Layton, G., canonnier	Batterie de campagne de London				28 nov.	Abrégé.	Canonn.
.....	"	*Lazier, Thomas C., capitaine	15e bataillon	12 octobre				do	Infanterie.
.....	"	*Leadly, Alison, sous-lieutenant	35e do	11 juillet				do	do
A	.....	Lemieux, Edouard, capitaine	Compagnie d'infanterie de Chicoutimi	22 juin				do	Canonn.
.....	B	Leslie, James, canonnier-conducteur	Batterie de campagne d'Ottawa			30 mars		do	do
A	.....	Lewin, H., bombardier	do de Woodstock				18 avril	do	do
.....	B	Lutz, Oscar, sous-lieutenant	2e régiment de cavalerie	7 mars				do	Cavalerie.
A	.....	Macdonald, P., canonnier	Brigade d'artill. de place de Montréal				1er mars		Artillerie.
.....	B	Macdougall, E, lieutenant	Compagnie du génie de Charlottetown	3 avril				Abrégé.	Génie.
.....	"	MacDougall, James C., capitaine	14e bataillon	4 octobre				Complet	Canonn.
.....	"	MacGillivray, John, lieutenant	15e do	12 nov.				Abrégé.	Infanterie.
A	.....	Méthot, A. L. A., sergent	Bataill. d'artill. de place n° 2, de Québ.			22 juin		do	Canonn.
.....	B	Metzler, George F., sous-lieutenant	15e bataillon	12 nov.				do	Infanterie.
.....	"	Moore, George R, sergent-major	Batterie de campagne de Kingston			16 mars		do	Canonn.
A	.....	Morgan, David W., sous-lieutenant	Bat. d'artill. de place n° 3, de Québec		12 avril			do	do
.....	B	Muir, R. C., sergent	2e régiment de cavalerie			19 nov.		do	Cavalerie.
.....	"	McGeary, H., canonnier-conducteur	Batterie de campagne de London				28 nov.	do	Canonn.
A	.....	McGuinness, W. A., canonnier	Brigade d'artill. de place de Montréal				1er mars		Artillerie.
.....	B	*McKay, Joseph, lieutenant	41e bataillon	11 juillet				Abrégé.	Infanterie.
.....	"	McLachlan, H., sergent	3e régiment provisoire de cavalerie			30 oct.		do	Cavalerie.
.....	"	McNeely, James, sergent	41e bataillon	17 nov.				do	Infanterie.
.....	"	Nelles, W. H., sous-lieutenant	37e do		26 nov.			do	do
.....	"	Paine, R., canonnier	Batterie "B" R.A.C.				30 nov.	do	Canonn.
A	.....	Paquet, J. B., sous-lieutenant	17e bataillon	16 février.				do	Infanterie.
.....	B	*Raymond, L. C., capitaine	44e do	26 nov				do	do
.....	"	*Raymond, W. B., lieutenant	44e do	12 nov.				do	do
A	.....	Roy, H. Octave, lieutenant	87e do	27 janv.				do	do
"	.....	do	87e do	22 juin				do	Canonn.
"	.....	Scott, A., canonnier	Brigade d'artill. de place de Montréal			1er mars			Artillerie.
.....	B	*Shannon, John R., sous-lieutenant	14e bataillon	12 nov.				Abrégé.	Infanterie.
A	.....	Skimmings, R. H., sous-lieutenant	1re brigade d'artill. de place d'Halifax		21 déc.			do	Canonn.
.....	B	Smart, Wallace, sergent	Batterie de campagne de Durham			28 nov.		do	do

CERTIFICATS D'ÉCOLES D'ARTILLERIE—*Suite.*

LISTE des officiers, sous-officiers et soldats de la milice active, qui ont obtenu des certificats aux écoles royales d'artillerie, pendant l'année 1883.

E.R.A. A.	E.R.A. B.	Noms et grade.	Corps.	Date des certificats. 1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	Cours complet ou abrégé.	Certificats
.....	B	Spence, Henry, canonnier-conducteur	Batterie de campagne d'Hamilton	.....	.....	.....	16 mars	Abrégé.	Canon'ge.
.....	"	Stannard, George C., sergent	13e bataillon	.....	7 mai	.....	.....	do ...	Infanterie.
.....	"	Stevens, C., sergent	Batterie de campagne d'Hamilton	.....	.....	15 nov.	.....	do ...	Canno'ge.
.....	"	Stewart, W., canonnier	Brig. d'artil. de place du N.-Brunswick	.....	.....	.....	6 avril	do ...	do
A	.....	Stewart, John, capitaine	Batterie de campagne d'Ottawa	13 avril	.....	.....	.....	do ...	do
"	.....	Story, J. D., sous-lieutenant	1re brigade d'artil. de place d'Halifax	.....	21 déc.	.....	.....	do ..	do
.....	B	Stull, cavalier, W. P	3e régiment provisoire de cavalerie	.....	.....	15 mai	.....	do ...	Cavalerie.
.....	"	Swanson, J, sergent-d'état-major	Batterie de campagne de Toronto	.....	.....	19 mars	.....	do ...	Canon'ge.
.....	"	Taylor, John, cavalier	3e régiment provisoire de cavalerie	.....	.....	7 juin	.....	do ...	Cavalerie.
.....	"	*Thompson, Henry, sous-lieutenant	Compagnie du génie de Montréal	.....	26 nov.	.....	.....	do ...	Infanterie.
.....	"	Tompkins, G. H., caporal	do Brighton	.....	7 mai	.....	.....	do ...	Génie.
.....	"	Tompkins, J. R., 1er lieutenant	do do	26 mai	.....	.....	.....	do ...	do
.....	"	Trueman, T., canonnier-conducteur	Batterie de campagne d'Hamilton	.....	.....	.....	16 mars	do ...	Canon'ge.
.....	"	Wallie, sergent A. D	do Durham	.....	.....	9 janv.	.....	do ...	do
.....	"	Watts, W., sergent-fourrier	49e bataillon	.....	30 oct	.....	.....	do ...	Infanterie.
.....	"	Webb, Samuel, caporal	Batterie de campagne de London	.....	.....	16 mars	.....	do ...	Canon'ge.
.....	"	Weller, H. B, lieutenant	3e régiment provisoire de cavalerie	25 juillet	.....	.....	.....	do ...	Cavalerie.
.....	"	Wilson, H. J. M	Gardes du corps du gouvern. général	.....	.....	30 mars	.....	do ...	do

* A suivi le cours du génie militaire au collège militaire royal.

RÉCAPITULATION.

A.	B.	Certificats.	1re classe.	2e classe.	3e classe.	4e classe.	Cours complet ou abrégé.
19	25	Canonnage	7	8	17	12	44
.....	4	Génie	2	2	.....	.....	4
.....	16	Cavalerie	2	.....	14	.....	16
3	22	Infanterie	15	10	.....	.....	25
9	.....	Artillerie	.....	1	6	2	9
31	67	Total	26	21	37	14	98

ANNEXE No 8.

CERTIFICATS D'ÉCOLES MILITAIRES.

NOMS des officiers, sous-officiers et autres qui ont obtenu des certificats aux écoles d'instruction militaire, pendant l'année 1883.

Noms et grades.	Corps.	Certificats de seconde classe et leur date.	Province.
Adam, Antoine A.		8 mars	Québec.
Argue, Thomas H., sergent-major	8e bataillon	8 fév.	do
Aylwin, Thomas C., lieutenant	8e do	12 do	do
Bailey, William M., lieutenant	69e do	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Baril, François X., sergent	70e do	8 do	Québec.
Barnhill, Jacob L., sergent	78e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Beckwith, Harry M., sergent	72e do	3 mars	Nouveau-Brunswick
Bédard, Ulderic, sous-lieutenant	87e do	8 do	Québec.
Bertram, David, caporal	82e do	3 do	Nouveau-Brunswick.
Bishop, Arthur H., sergent	72e do	3 do	do
Boggs, Beaumont, soldat	66e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Bouchette, Robert E		7 mars	Québec.
Bourne, Aubrey, sergent	67e bataillon	3 do	Nouveau-Brunswick.
Bremner, James A, sous-lieutenant	66e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Butler, Francis H, lieutenant	7e do	2 mars	Ontario.
Cabana, Louis Victor		8 do	Québec.
Cassidy, Holmes, sous-lieutenant	68e.bataillon	3 do	Nouveau-Brunswick.
Clarke, John, capitaine	58e do	19 fév.	Québec.
Cole, Caleb S., major	69e do	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Davison, Charles E, sous-lieutenant	63e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Dawson, Charles M		2 mars	Ontario.
Dixon, sergent Louis	63e bataillon	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Drolet, Joseph G, lieutenant	9e do	9 mars	Québec.
Dufresne, Côme, sergent	81e do	9 do	do
Duggan Francis M		19 fév.	do
Dumais, Auguste, sous-lieutenant	88e bataillon	8 mars	do
Dunbar, James S., sous-lieutenant	8e do	5 do	do
Durling, Edward J., sergent	68e do	3 do	Nouveau-Brunswick.
Fayes, Alfred, lieutenant	9e do	2 do	Québec.
Fairbanks, James P., soldat	63e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Fillmore, William A., sergent	Bataillon provisoire de Cumberland	8 do	do
Fiset, Cyprien		9 mars	Québec.
Fletcher, Charles R., sous-lieutenant	63e bataillon	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Foote, Jeremiah, sergent	68e do	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Forbes, John R., soldat	63e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Forrest, Sydney L, sous-lieutenant	8e do	7 mars	Québec.
Forrest, William Henry		6 do	do
Fournier, Wilbrod, lieutenant	61e bataillon	8 fév.	do
Fowlie, James, sergent	73e do	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Freeman, Z. P, sergent	68e do	3 do	do
Fry, Henry		20 fév.	Québec.
Gillies, Alexander, sergent	30e bataillon	2 mars	Ontario.

NOMS des officiers, sous-officiers et autres, qui ont obtenu des certificats aux écoles d'instruction militaire, pendant l'année 1883.

Nom et grade.	Corps.	Certificats de seconde classe et leur date.	Province.
Gillmor, Percy H., sergent	Compagnie d'infanterie de Saint-George	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Gilmour, John D., capitaine	8e bataillon	26 fév.	Québec
Goold, A. H. W., sous-lieutenant	66e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Gray, Warren, sergent	66e do	8 do	do
Gunning, Charles W., caporal	63e do	8 do	do
Harrington, Hubert C., sergent	Bataillon provisoire de Victoria	3 mars	Nouveau-Brunswick
Hegler, James C , lieutenant	22e bataillon	2 do	Ontario.
Hensley, Herbet A., soldat	66e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Hotson, John L., sous-lieutenant	28e do	28 fév.	Ontario.
Irvine, Charles E., sous-lieutenant	28e do	2 mars	do
Jamieson, William, lieutenant	30e do	2 do	do
Johnson, Robert, lieutenant	27e do	2 do	do
Jones, George E. A., sous-lieutenant	8e do	28 fév.	Québec.
Jones, Stephen A., sergent porte-drapeau	38e do	2 mars	Ontario.
Jones, Thomas H., lieutenant	38e do	28 fév.	do
Jones, William D., sous-lieutenant	38e do	28 do	do
Jordan, Archibald, sergent	68e do	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Kaine, Christopher C., lieutenant	33e do	24 fév.	Ontario.
Kelly, Charles A. E., sous-lieutenant	68e do	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Kuhring, James		20 fév.	Québec.
Lacourcière, T., sergent-major	70e bataillon	3 mars	do
Loomer, George, sous-lieutenant	68e do	3 do	Nouveau-Brunswick.
Loomer, Ralph R., sergent	68e do	3 do	do
Lordly, Arthur, sergent	74e do	3 do	do
MacRae, Alexander, lieutenant	7e do	28 fév.	Ontario.
Matthews, P., sous-lieutenant	26e do	2 mars	do
Maundrell, Harry, sergent	35e do	2 do	do
Merlin, Rupert G., soldat	66e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse
Morrison, Neil B., sous-lieutenant	22e do	2 mars	Ontario.
Morse, Frederick M., sergent	72e do	3 do	Nouveau-Brunswick
McDonald, M. A. J., sergent	Bataillon provisoire de Victoria	3 do	do
McFie, D. J. A., sous-lieutenant	60e bataillon	19 fev.	Québec.
McGee, Abram J., capitaine	Compagnie d'infanterie de Saint-George	3 mars	Nouveau-Brunswick.
McNeil, John P., sous-lieutenant	Bataillon provisoire de Victoria	3 do	do
McRae, John D., sergent	Bataillon provisoire de Victoria	3 do	do
Nicholl, Arthur A., sous-lieutenant	69e bataillon	3 do	do
Northup, Joseph A., sous-lieutenant	68e do	3 do	do
O'Farrell, George D		6 do	Québec.
Paradis, Jean, sergent	Bataillon provisoire de Dorchester	9 do	do
Pelletier, Oscar C		7 do	do
Pinault, Louis F., capitaine	9e bataillon	7 do	do
Poirier, Julien, lieutenant	64e do	8 do	do
Prower, J. Elton		9 do	do
Purdy, James G., sous-lieutenant	69e bataillon	3 do	Nouveau-Brunswick.
Quinn, Daniel, sergent	22e do	2 do	Ontario.
Rayden, William, caporal	Brig. provisoire de l'A. P. de l'Ile du P--Edouard	3 do	Nouveau-Brunswick.
Reid, George McE., lieutenant	7e bataillon	2 do	Ontario.
Rockwell, Warren L., caporal	68e do	3 do	Nouveau-Brunswick.
Rorke, Edward, sous-lieutenant	31e do	2 do	Ontario.
Ross, William J., lieutenant	68e do	3 do	Nouveau-Brunswick.

NOMS des officiers, sous-officiers et autres qui ont obtenu des certificats aux écoles d'instruction militaire, pendant l'année 1883.

Noms et grades.	Corps.	Certificats de seconde classe et leur date.	Province.
Rouleau, Alzidas, sergent	17e bataillon	9 mars	Québec.
Routier, Luc Jean Félix		8 février	do
Rowe, Philip J., capitaine	45e bataillon	28 do	Ontario.
Savard, Joseph, lieutenant en 2nd	87e do	8 mars	Québec.
Shaffner, Ernest S., sergent	72e do	3 do	Nouveau-Brunswick.
Stevenson, Walter		26 février	Québec.
Trudel, O. M. E., sergent	70e bataillon	8 mars	do
Turgeon, F. M., sergent	Bataillon provisoire de Dorchester	8 do	do
Valcourt, Aimé, lieutenant	84e bataillon	8 do	do
Van Felson, George		6 do	do
Vogel, Herman J. A., soldat	63e bataillon	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Ward, Everett J., sergent	68e do	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Watson, Albert, caporal	35e do	2 do	Ontario.
Wheaton, Alfred P., sergent	68e do	3 do	Nouveau-Brunswick.
Whitman, Alfred, lieutenant en 2nd	66e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.
Whitman, Henry B, lieutenant en 2nd	69e do	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Wiggins, Wilford H., caporal	67e do	3 do	do
Wilson, Henry, sergent	22e do	2 do	Ontario.
Wilson, John A., lieutenant en 2nd	33e do	21 février	do
Wood, Elder S., sergent	74e do	3 mars	Nouveau-Brunswick.
Woolrich, Lotsford, fonctionnaire-caporal	63e do	8 mai	Nouvelle-Ecosse.

Certificats de seconde classe 113

RÉCAPITULATION.

Ontario	23
Québec	38
Nouveau-Brunswick	35
Nouvelle-Ecosse	17
Total	113

8—14½

ANNEXE No 9.

CERTIFICATS, BUREAUX D'EXAMINATEURS.

NOMS des officiers de la milice active, et des aspirants aux commissions qui dans cette milice ont reçu des certificats des bureaux d'examinateurs, pendant l'année 1883.

Nom et grade.	Corps.	Certificats de première classe et leur date.	Certificats de seconde classe et leur date.	Province.
		1883.	1883.	
Appelbe, William Philip, capitaine	20e bataillon	11 septembre		Ontario.
Ashworth, George J., lieutenant en 2nd	12e do		11 septembre	do
Barwell, John, capitaine	44e do		11 do	do
Beaumont, Ernest J., capitaine	29e do	1er mars		do
Black, J. Albert, capitaine	Bataillon provisoire de Cumberland	13 juin		N.-Ecosse.
Bruce, John, capitaine	10e bataillon	11 septembre		Ontario.
Burland, Jeffrey Hale, lieutenant en 2nd	6e do		30 janvier	Québec.
Campbell, Fred. Charles, lieutenant en 2nd	2e do		11 septembre	Ontario.
Cheesbrough, Alfred H., lieutenant en 2nd	2e do		11 do	do
Cole, Caleb S., major	69e do	2 mars		N.-Brunsw'k
Dogherty, Francis, capitaine	82e do	2 juin		Ile du P.-E.
DuBord, A. A. A., lieutenant en 2nd	85e do		18 mai	Québec.
Ellis, Nathan, capitaine	29e do	1er mars		Ontario.
Gillespie, John C., lieutenant en 2nd	13e do		11 septembre	do
Glenny, George, lieutenant	38e do		11 do	do
Gosling, Francis J., lieutenant en 2nd	10e do		11 do	do
Graham, John, lieutenant en 2nd	49e do		5 février	do
Groves, John T., lieutenant en 2nd	19e do		11 septembre	do
Gunther, Ernest F., lieutenant en 2nd	2e do		11 do	do
Hopkins, William, sergent	49e do		5 février	do
Hotson, John L, lieutenant en 2nd	28e do		1er mars	do
Irving, Andrew M., lieutenant en 2nd	2e do		11 septembre	do
Irwin, John, capitaine	26e do	1er mars		do
Jones, Thomas H, lieutenant	38e do	do		do
Jones, William D, lieutenant en 2nd	38e do	do		do
Lee, Arthur B., lieutenant en 2nd	2e do		11 septembre	do
Macdonald, William C., lieutenant	2e do	11 septembre		do
MacRae, Alexander, lieutenant	7e do	1er mars		do
Martin, George B., lieutenant en 2nd	11e do		3 août	Québec.
Mewburn, Sydney C., lieutenant en 2nd	13e do		11 septembre	Ontario.
Miller, Charles, lieutenant en 2nd	8e do		19 avril	Québec.
McDonald, John, capitaine	31e do		11 septembre	Ontario.
McEwen, Robert, lieutenant	26e do	1er mars		do
McGee, James C., lieutenant	2e do	11 septembre		do
McMichael, George H, capitaine	38e do		11 septembre	do
McMichael, Solon W., capitaine	38e do		11 do	do
Newton, Charles C., lieutenant en 2nd	6e do		30 janvier	Québec.
Orr, James Alexander, capitaine	49e do		5 février	Ontario.
Orr, John Rowland, lieutenant	49e do		5 do	do
Peters, Samuel F., lieutenant	7e do	1er mars		do
Petman, Herbert F., lieutenant	38e do		11 septembre	do
Ponton, Edward G., capitaine	49e do	5 février		do
Rolls, Joseph W., lieutenant en 2nd	20e do		11 septembre	do
Rochwell, Burrows H., capitaine	38e do		11 do	do
Scott, Alexander Y., lieutenant en 2nd	2e do		11 do	do
Shepard, Egbert R, caporal	52e do		19 mars 1880	Québec.

LISTE des aspirants aux commissions, etc—*Fin.*

Nom et grade.	Corps.	Certificats de première classe et leur date.	Certificats de seconde classe et leur date.	Province.
		1883.	1883.	
Symons, Charles H., lieutenant en 2nd	10e bataillon		11 septembre	Ontario.
Tucker, Joseph John, major	62e do	13 juin		N.-Brunsw'k
Walmsley, James E., capitaine	15e do		5 février	Ontario.
Walsh, Edmond H., lieutenant en 2nd	2e do		11 septembre	do
Willey, Caspar M., corporal	52e do		19 mars, '80.	Québec.
Total		19	32	

RÉCAPITULATION.

Provinces.	Première classe.	Seconde classe.	Total.
Ontario	13	27	40
Québec		7	7
Nouveau-Brunswick	2		2
Nouvelle-Ecosse	1		1
Ile du Prince-Edouard	1		1
Total	19	32	51

ANNEXE No 10.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL DU CANADA.

RAPPORT ANNUEL

Du commandant du collège militaire royal du Canada à l'officier général commandant la milice du Canada, président du collège militaire royal du Canada.

KINGSTON, 3 décembre 1883.

Période couverte par le rapport.

MONSIEUR,—

1. J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant pour la période comprise entre le 8 septembre 1882 et le 26 juin 1883, et sur la condition du collège depuis mon dernier rapport, savoir : celui du 12 décembre 1882.

Abolition du double classement des gradués.

2. La classe des gradués qui viennent de terminer leurs études est la dernière qui contiendra des cadets faisant partie de classes autrefois distinctes et qui sont entrés au collège à diverses dates, mais dont les classes ont été graduellement fusionnées pendant leur séjour au collège. Cette fusion était nécessaire afin d'en arriver à un résultat qui a été trouvé essentiel au fonctionnement du collège, savoir : la collation annuelle au lieu de la collation semi-annuelle des degrés.

La nécessité de ce changement a eu pour effet inévitable de diminuer temporairement le nombre des cadets, vu qu'autrefois il était nécessaire de passer dans deux classes, tandis que depuis trois ans il n'y a eu qu'une seule classe d'entrée par année.

A l'avenir, une seule classe sera graduée chaque année, et cette cause de réduction du nombre cessera.

Gradués de 1883.

3. Des gradués de juin 1883, quelques-uns sont entrés au collège en 1879 et d'autres en février 1880. Les noms et tous les détails concernant les capacités de chacun sont donnés dans l'annexe A. Je suis heureux de pouvoir rapporter qu'à peu d'exceptions près, ces messieurs sont des hommes capables et laborieux ; quelques-uns le sont remarquablement. Un nombre considérable d'entre eux possèdent ces deux qualités, tandis que chez d'autres, où le premier de ces dons est moins apparent, cela est grandement compensé par leur zèle inappréciable au travail et leur puissance d'application. L'émulation pour tenir la première place a été très vive entre messieurs Stewart, Leonard, Lang et Weller pendant toute la durée de leur cours collégial de quatre années, et je serai grandement surpris si chacun d'eux ne se distingue pas dans la carrière qu'il choisira.

Enseignement supérieur ; concurrence ; résultat ; le meilleur système.

4. On représente trop souvent que les efforts intellectuels et l'émulation soutenus sont incompatibles avec les forces physiques et les qualités militaires ; et cette théorie séduisante et fort plausible on la met en avant comme une raison pour abaisser le niveau de l'instruction et éliminer la seule preuve équitable de capacité, savoir : une concurrence juste, variée et raisonnablement prolongée.

Je désapprouve fortement une grande concurrence dans la première jeunesse; la concurrence limitée à un seul sujet ou celle dans laquelle les qualités morales et physiques sont pratiquement ignorées, et aussi, quand cela peut être évité, la concurrence dépendant du résultat d'un travail de quelques jours. L'observation m'enseigne que la théorie "d'une instruction supérieure, et, comme *conséquence*, un esprit épuisé et un corps affaibli," est aussi peu fondée que la proposition converse consistant à dire " qu'une instruction inférieure " s'allie *nécessairement* à un vigoureux esprit ou à un corps robuste, et que cette théorie résulte des instincts intéressés et égoïstes des paresseux ou des incapables.

C'est une ferme opinion que quand les forces mentales ou physiques s'affaissent sous le poids de l'instruction, ce résultat est dû soit à un système défectueux d'instruction et d'éducation, à un manque originel de vigueur physique tel qu'il aurait entraîné en très peu de temps un insuccès dans n'importe quelles circonstances, ou bien à la tension de l'esprit dans un âge trop tendre. Toutes ces difficultés peuvent être évitées, et la dernière est aussi peu nécessaire qu'elle est assurément préjudiciable.

On entend aussi faire fréquemment des objections contre la constatation des résultats individuels de la concurrence.

L'émulation est une faculté naturelle, louable et agréable chez toutes les natures robustes, et la possibilité d'obtenir la reconnaissance du succès acquis ne lui est qu'un stimulant salutaire; les objections faites à son application personnelle ne peuvent provenir que du déplaisir qu'éprouvent les petits esprits ou ceux manquant de caractère à voir donner à leurs condisciples une belle occasion de *démontrer* que leur capacité est plus grande et leurs efforts plus sérieux que les leurs, et à leur voir recevoir le témoignage dû à leurs qualités supérieures.

Quand on laisse dominer des opinions aussi radicalement fausses que celles que je combats ici, cela tend inévitablement à produire un niveau général très inférieur d'instruction.

Comme soldat, je ne suis pas vraisemblablement pour déprécier la force physique, ou pour manquer d'estimer bien haut l'énergie morale et intellectuelle dans toute sa vigueur. Mon expérience au Canada comme ailleurs, est que, bien réglée, la concurrence a pour résultat de placer partout au premier rang les meilleurs, (c'est-à-dire ceux qui sont au-dessus de la moyenne moralement, intellectuellement comme physiquement, ou en d'autres termes, ceux qui sont au-dessus de la moyenne en rectitude de jugement et en fait d'idées sérieuses, en courage, en habileté, en activité et en force physique,) et que tout pays peuplé par notre race est assez grand pour fournir en nombre suffisant des hommes de cette trempe pour toutes les fins nécessaires, *pourvu qu'il prenne des moyens honnêtes et sensés pour les découvrir et les encourager.* Ce sont des hommes éprouvés par des moyens comme ceux que je défends ici qu'il faut à un pays, et c'est sur eux qu'il aura à compter quand arrivera son temps d'épreuve.

Commissions acceptées pour les gradués dans l'armée régulière de Sa Majesté.

5. Les quatre commissions dans l'armée régulière de Sa Majesté, offertes tous les ans aux cadets du collège militaire royal, ont été acceptées comme suit:—

Dans le génie royal—par le sergent-major de bataillon J. I. Lang.
Dans l'artillerie royale—par le sergent P. E. Gray.
Dans l'infanterie—par le sergent-major de compagnie B. W. Van Straubenzee.
Dans la cavalerie—par le caporal W. B. Carruthers.

On peut prédire sûrement que ces messieurs ne soutiendront pas seulement, mais accroîtront la réputation très satisfaisante que les cadets du collège militaire royal du Canada ont déjà acquise dans les différentes branches du service où ils ont eu l'honneur de recevoir des commissions.

Gradués ayant droit à des commissions dans l'armée régulière de Sa Majesté, mais ne les désirant pas.

6. Les gradués suivants auraient pu obtenir des commissions dans l'armée régulière de Sa Majesté, dans les corps désignés en regard de leurs noms, s'ils l'eussent désiré:

M. Stewart—Dans le génie royal, dans l'artillerie royale, dans la cavalerie ou l'infanterie.

MM. Leonard, Weller, Casgrain et Kerby—Dans l'artillerie royale, dans la cavalerie ou l'infanterie.

MM. Almon, White, Lamb, Nanton et Campbell—dans la cavalerie ou l'infanterie.

Médailles pour progrès en général.

7. Les gradués dont les noms suivent ont reçu, pour l'année 1883, les médailles d'or, d'argent et de bronze présentées tous les ans par Son Excellence le gouverneur général aux cadets respectivement, 1er, 2e et 3e pour progrès en général, pendant le cours entier de quatre ans:—

1er. Médaille d'or—Le sergent-major de compagnie N. J. Stewart.

2e. Médaille d'argent—Le sergent-major de bataillon, J. I. Lang.

3e. Médaille de bronze—Le sergent R. W. Leonard.

Vu la si petite différence dans le nombre de points entre les cadets qui se trouvent respectivement 2e et 3e sur la liste, savoir: 234 points sur un total de 53,505 (donnés comme ils l'ont été de mois en mois pendant quatre ans), et vu l'assiduité et l'habileté si remarquables de M. Leonard, il a plu à Son Excellence présenter, sur ma recommandation, à M. Leonard, comme témoignage de son grand mérite, une médaille exceptionnelle en argent au lieu d'une médaille de bronze. Cet acte spécial ne porte atteinte en aucune façon à la position et au crédit de M. Lang, qui, comme deuxième cadet par ordre de mérite, a reçu la médaille d'argent pour l'année.

Epée d'honneur pour bonne conduite et discipline.

8. L'épée donnée tous les ans pour bonne conduite et excellente discipline a été très bien méritée par le sergent-major de bataillon John Irvine Lang.

Ce monsieur a rempli les fonctions très difficiles et d'une grande responsabilité de premier cadet sous-officier, d'une manière fort louable et au très grand avantage du collège et de ceux placés sous son autorité.

M. Lang est un de ceux sur qui on peut compter pour remplir tout devoir demandant un homme sûr avec de l'habileté et de l'activité.

Prix.

9. Les cadets ci-après nommés ont obtenu des prix:

Prix de matières (déterminés d'après le nombre de points obtenu pendant tout le cours, c'est-à-dire les quatre années d'instruction):—

Conduite et discipline—le sergent-major de bataillon Lang.

Manœuvres et exercices militaires—le sergent-major de bataillon Lang.

Mathématiques et mécanique—le sergent-major de compagnie Stewart.

Fortification et génie militaire—le sergent Leonard.

Géométrie descriptive et dessin géométrique—le sergent Leonard.

Artillerie (théorie et construction)—le sergent-major de compagnie Weller.

Levée de plans, astronomie pratique, topographie militaire et reconnaissance—le sergent Leonard.

Histoire militaire, stratégie, tactique, administration et lois militaires—le fonctionnaire-caporal Campbell.

Français—le sergent Casgrain.

Physique—le sergent-major de compagnie Weller.

Chimie—le sergent Leonard.

Géologie—le sergent Kerby.

Dessin à main levée—le sergent Lambe.

Génie civil—le sergent-major de compagnie Weller.

Prix de classe (déterminés par les travaux et les examens du terme, c'est-à-dire dix mois):—

1ère classe—le sergent-major de compagnie Stewart.

2e classe—le fonctionnaire-caporal Carey.

3e classe—le cadet Ridout.

4e classe—le cadet Sloggett.

10. Les cadets dont les noms suivent ont gagné des insignes honorifiques comme suit :—

Pour avoir été les premiers dans les matières théoriques réunies de leurs classes respectives, ou dans trois matières séparées ou plus.

Classe.	Matières.	Insignes.	Noms.
1ère.....	1er de la classe	1 étoile.....	Sgt.-maj. de comp. W G. Stewart.
2e.....	1er de la classe	1 étoile.....	Fonctionn.-caporal H. C. Carey.
	En topographie militaire En fortification et génie militaire En histoire militaire, etc. En mathématiques et mécanique En chimie En physique En artillerie	3 étoiles.....	Fonctionn.-caporal, H. C. Carey.
3e.....	1er de la classe	1 étoile.....	Cadet D. H. Ridout.
	En topographie militaire En histoire militaire, etc En fortification militaire Pour le français En artillerie En dessin à main levée	2 étoiles.....	Cadet D. H. Ridout.
4e.	1er de la classe	1 étoile.....	Cadet H. Sloggett.

Pour avoir été les plus forts, ou pour avoir été l'un des cinq cadets les plus avancés dans les différents exercices militaires ci-désignés :—

Matières.	Insignes.	Noms.
Pour l'équitation.	éperon et couronne	le capor. H. B. Strange (meilleur).
	éperon	le sergent H. C. Nanton.
	"	le sergent P. E. Gray.
	"	le sergt.-major de bat. J. I. Lang.
	"	le sergent R. W. Leonard.
Pour concours d'escrime. (Sabre, baïonnette, fleuret.)	épées et cour. en sautoir	le cadet A. P. Bremner (meilleur).
	" "	le serg.-major de batta. J. I. Lang.
	" "	le serg.-major de com. J. L. Weller.
	" "	le sergt. W. A. Von Iffland.
	" "	le caporal W. B. Carruthers.
Pour l'exercice de la carabine.	carab. et couron. en saut.	le cadet F. Drayner (meilleur).
	carabines en sautoir	le serg.-major de batail. J. I. Lang.
	"	le serg.-major de comp. J. L. Weller.
	"	le sergent R. W. Leonard.
	"	le sergent L. M. Lambe.
	"	le fonction. capor. I. W. Chalmers.
	"	le cadet C. R. Hodgins.
Pour les manœuvres d'artillerie.	canons et cour. en sautoir	le fonct. cap. J. H. Baker (meill.).
	"	le sergent W. A. Von Iffland.
	"	le fonct. cap. D. C. Campbell.
	"	le sergent W. A. Von Iffland.
	"	le fonction. caporal H. C. Carey.

Résultat général de l'examen.

11. Le résultat général de l'examen de 1883 a été décidément très satisfaisant, en fait, il l'a été plus que l'année précédente.

Les cadets dont les noms suivent méritent une mention spéciale pour leurs études : 1ère classe—MM. Stewart, Lang, Leonard, Weller, Van Straubenzee et Gray.

2ème classe—MM. Carey, Von Iffland, Hearn et Crawford.
3ème classe—MM. Moren, Ridout, Skinner et Von Hugel.
4ème classe—MM. Sloggott, Perry, Cartwright, Kennedy, Newcomb et Smith.

La saison exceptionnellement tardive et humide de 1883 a nui grandement à tous les travaux et exercices du dehors, et les a sérieusement retardés.

Rapports des examinateurs.

Les différents examinateurs ont fait les rapports suivants:—

Histoire militaire.

Les progrès de toutes les classes ont été satisfaisants.

1ère classe—M. Campbell a fait des progrès marqués.

2e classe—A fait des progrès satisfaisants l'année dernière; MM. Carey, Smith et Hearn se sont distingués.

3e classe—A bien réussi dans l'ensemble, spécialement MM. Ridout et Moren.

Levée de plans, topographie militaire et reconnaissance.

Les progrès ont été très satisfaisants dans toutes les classes.

1ère classe—MM. Almon, Casgrain, Chalmers, Kerby, Lambe, Lang, Nanton, Stewart, Strange, Weller et White ont passé de particulièrement bons examens sur le Manuel canadien de levée des plans.

MM. Carruthers, Casgrain, Lambe, Leonard, Nanton et Weller sont les meilleurs dessinateurs topographiques. M. Lambe en particulier est très fort. MM. Stewart, Lang, Leonard et Weller ont obtenu une forte proportion des points sur la géodésie et l'astronomie pratique; M. Stewart est incontestablement le plus fort.

M. Leonard est le premier cadet depuis l'ouverture du collège, qui ait obtenu "les honneurs" pour le cours complet (obligatoire et facultatif) de levée des plans.

2e classe—A montré des progrès marqués pendant l'année passée; MM. Carey, Von Iffland, Hearn, Van Buskirk et Crawford ont passé de bons examens et sont de bons dessinateurs.

3e classe—A bien réussi.

Chimie, physique et géologie.

L'aide donnée par le lieutenant J. Cochrane, du collège militaire royal, a été d'une valeur inappréciable.

Vu la somme de travail qu'entraîne l'enseignement dans trois branches de la science (dont deux sont expérimentales), je considère qu'il est absolument indispensable d'avoir l'aide d'un assistant compétent, et M. Cochrane s'est acquitté de cette tâche de la manière la plus satisfaisante, en tant que le lui ont permis les autres fonctions nombreuses qu'il remplit au collège.

1ère classe—Il y a été fait plus d'ouvrage cette année qu'en aucune année précédente.

Le nombre des cadets de cette classe qui ont suivi des cours scientifiques facultatifs a été plus grand aussi que par le passé, et ces cadets ont donné des papiers d'examen très satisfaisants; 11 ont suivi le cours facultatif de chimie, 6 celui de physique, et 13 celui de géologie.

Cette classe a fait plus que répondre à l'attente très favorable qu'on avait formée à son égard, et elle s'est distinguée par son travail attentif et assidu. Elle est au-dessus de la moyenne en fait de capacité et d'application.

MM. Weller, Leonard, Stewart, Lang, Gray, Van Straubenzee, Kerby et Casgrain se distinguent particulièrement des autres.

M. Campbell aurait été assurément plus fort s'il n'avait pas eu à subir un examen pour le Service Civil *en même temps* que son examen obligatoire du collège militaire royal.

2ème classe—Cette classe a pris soigneusement des notes, mais l'examen n'est pas au-dessus de la moyenne. MM. Carey et Von Iffland ont cependant très bien réussi.

Mathématiques et mécanique.

1ère classe.—Un plus grand nombre de cadets que dans les années précédentes ont suivi un cours facultatif de mathématiques avec des résultats extrêmement satisfaisants. MM. Stewart, Weller et Lang ont remarquablement réussi. M. Stewart ayant gagné 96 points pour le cours obligatoire et 86 pour le cours facultatif, ce qui est une très forte proportion.

2me classe.—Au dernier terme le rapport relatif à cette classe a été très défavorable. Elle accuse un progrès très marqué dans ce terme, chaquo élève ayant très sensiblement accru sa proportion de points, quoique le cours d'instruction fût plus élevé. MM. Von Iffland et Carey ont bien travaillé et gagné grand nombre de points ; ils ont donné quelques papiers d'examen tout à fait excellents. MM. Hearn, Crawford et Sanders ont bien travaillé et ont beaucoup progressé.

3ème classe.—La concurrence entre MM. Von Hugel, Skinner, Moren et Ridout, a été très vive, et ces cadets ont tous de très bons points.

4ème classe.—Présente une égalité remarquable d'aptitudes. M. Cartwright mérite beaucoup d'éloges pour s'être placé à la tête de la liste ; avec plus d'assiduité M. Perry l'aurait emporté sur lui.

MM. Girouard, Macdonell et Maxwell, qui ont eu à souffrir de grands désavantages en entrant au collège, se sont bien tirés d'affaire, grâce à leur diligence et à leur attention.

Artillerie.

2ème classe.—Très-bon nombre de points obtenus ; MM. Carey et Von Iffland sont ceux qui ont excellé.

3ème classe.—MM. Ridout, Skinner et Moren ont gagné un très grand nombre de points.

Français.

1ère classe.—Pas très satisfaisante ; MM. Casgrain, Carruthers, Lang et Almon se sont particulièrement distingués.

2ème classe.—Assez bien ; MM. Hearn, Von Iffland et Crawford méritent une mention favorable

3ème classe.—Extrêmement bonne, spécialement MM. Ridout et Moren.

4ème classe.—N'est guère aussi bien qu'on s'y attendait. Dans cette classe il paraît y avoir une tendance à entraver ceux qui sont en évidence par leurs aptitudes et leur amour du travail.

Génie civil.

1re classe.—Cette classe a été remarquable pour son assiduité au travail. A deux ou trois exceptions près, les éléments dont cette classe est composée me permettent de dire encore une fois que ceux qui en font partie sont destinés à devenir, selon toute probabilité, des ingénieurs très compétents et très utiles. Je loue spécialement MM. Stewart, Lang, Leonard et Lambe pour leur vigueur, leur exactitude et leur capacité.

Anglais.

Les progrès accomplis sont tout à fait satisfaisants, et vu la période de temps disponible, il a été fait une grande somme de travail. Des notes, complètes et étendues, des essais sur des sujets variés, ont été écrits par chaque cadet, et un progrès marqué s'accuse dans le style.

L'étude de l'anglais répond à un besoin bien évident dans le cours d'études du collège, et il existe chez les cadets une disposition fort louable de profiter de l'opportunité qui leur est offerte.

1re classe.—Quoique l'étude de l'anglais soit facultative pour cette classe, nombre de cadets s'y sont livrés, et ils ont passé un examen très satisfaisant.

3e classe.—Cette classe, à une ou deux exceptions près, mérite spécialement des éloges, d'autant plus qu'il serait presque injuste de faire dans le nombre une distinction en faveur d'aucun cadet en particulier; mais le cadet Ridout, quoiqu'il ne soit pas le premier est celui qui a fait preuve des progrès les plus remarquables.

4e classe.—Cette classe ayant à sa disposition le plus de temps pour l'étude de l'anglais, est celle qui a fait le plus de travail, mais elle n'a guère fait preuve d'autant d'application à l'étude de cette langue.

Allemand.

1re classe.—Les quelques cadets qui étudient l'allemand le font avec une application soutenue, et prouvent qu'ils désirent profiter de l'occasion qui leur est offerte d'apprendre cette langue intéressante mais difficile pour un grand nombre.

Dessin à main levée.

1re classe —Cette classe n'a pas aussi bien réussi que les premières classes qui l'ont précédée. M. Lambe a toutefois extrêmement bien réussi, et il est le meilleur dessinateur qui ait été gradué jusqu'à présent. MM. Lang, Weller, Leonard, Van Straubenzee, Gray, Kerby et Casgrain ont aussi fait des progrès très satisfaisants.

3e et 4e classes.—Toutes deux extrêmement bien, plusieurs élèves ont fait preuve d'un talent marqué, spécialement MM. Ridout, Tilley et Hodgins dans la 3e classe, et MM. Sloggett et Perry dans la 4e classe.

Fortification et génie militaire.

1re classe.—A très bien réussi, le nombre de ceux qui ont obtenu "les honneurs" et "une mention spéciale" dépassent celui de toute année précédente. Je désire mentionner le sergent Leonard pour mérite distingué; il a gagné le total des points.

2e classe—A considérablement progressé depuis l'an dernier; MM. Carey et Von Iffland, particulièrement bien.

3e classe—Études obligatoires, assez bien; MM. Ridout, Skinner, Moren et Von Hugel, très bien. Cette classe n'ayant pas suivi le cours facultatif de fortification, n'aura que peu ou pas de chance d'obtenir des "marques de distinction" ou une "mention spéciale" à la fin du cours.

4e classe—Bien dans l'ensemble; MM. Coutlee, Kennedy, Cartwright, Sloggett et Newman, particulièrement bien.

Géométrie descriptive.

1ère classe—M. Leonard a obtenu des prix pour avoir répondu avec beaucoup d'exactitude. Un nombre exceptionnellement considérable ont mérité des "marques de distinction," ou une "mention spéciale" pour ce cours très difficile, savoir: MM. Stewart, Lang, Weller, Almon, Casgrain, Gray et Kerby

2e classe—MM. Carey et Von Iffland ont seuls suivi les parties facultatives de ce cours.

3e classe—Passablement bien. MM. Skinner, Moren, Ridout et Von Hugel méritent une mention spéciale.

Dessin géométrique.

4e classe—A travaillé fort et bien réussi, particulièrement MM. Kennedy, Sloggett, Smith, Newcomb et Yorston.

Services rendus par le sergent-major Birtles.

Le professeur de fortification et de génie militaire appelle spécialement l'attention sur le mérite exceptionnel et le travail excellent du sergent-major d'état-major Birtles, ci-devant des ingénieurs royaux, sous-officier instructeur du génie militaire.

Les services rendus par ce sous-officier feront par conséquent l'objet d'un rapport spécial.

Cours d'équitation donné par l'école royale d'artillerie..

13. Un cours d'équitation a été donné par l'école royale d'artillerie aux cadets devant être gradués. Il est presque inutile de dire que ce cours a été donné d'une manière très habile.

Le commandant de l'école royale d'artillerie rapporte que les gradués de 1883 forment une classe d'équitation très satisfaisante, et sont meilleurs cavaliers que leurs prédécesseurs des années passées. Je partage entièrement cette opinion.

Conduite générale des cadets.

14. La conduite et la discipline des cadets, pendant ce terme, ont été généralement tout à fait satisfaisantes, et il est fort agréable de pouvoir rapporter qu'il y a constante amélioration sous tous les rapports, soit dans la tenue générale aux casernes, dans la pratique du service militaire, soit dans l'application à l'étude.

Gradués des années précédentes.

Je suis en mesure de savoir, et il m'est agréable d'affirmer que les gradués du collège militaire royal qui sont entrés dans l'armée régulière de Sa Majesté, ont continué de jouir d'une excellente réputation dans leurs corps respectifs, et de faire honneur à leur *Alma Mater.*

Il m'est aussi agréable de remarquer que, à l'exception de quelques élèves de la classe qui fut graduée la première au collège militaire royal, et qui ont cherché et obtenu de l'emploi aux États-Unis (lesquels, soit dit en passant, réussissent très bien dans ce pays), tout au plus un ou deux gradués ont cherché depuis de l'emploi dans les carrières civiles en dehors du Canada, le reste en ayant obtenu dans le pays.

Classe des officiers de milice.

16. Depuis le dernier rapport, quinze officiers ont suivi au collège militaire royal le cours abrégé de génie militaire, et cinq le cours complet (dont trois de la province de Québec et deux des provinces maritimes), ainsi que trois sous-officiers des provinces maritimes. Ces officiers ont montré, à leur honneur, beaucoup d'attention et d'activité au travail ; et ils ont en conséquence passé des examens très satisfaisants tant pour la théorie que pour la pratique du génie militaire. Plusieurs officiers et sous-officiers ont exprimé leur intention de profiter d'un cours, quelques-uns pour la seconde fois, l'année prochaine.

Les commandants de l'école royale d'artillerie ont donné tout l'encouragement et toutes les facilités désirables aux officiers faisant soit le cours complet ou le cours abrégé, pour le mettre en état de tirer parti de l'enseignement au collège militaire royal.

Changements dans le personnel du collège.

Le collège a perdu, pendant le terme courant, deux membres très précieux de son personnel.

Le révérend G. Ferguson, M. A., s'est vu obligé de résigner comme professeur d'anglais et d'allemand au collège militaire royal, parce que des devoirs croissants lui étant imposés comme professeur au collège et à l'université de la Reine (*Queen's College and University*), il trouvait impossible de consacer autant de temps qu'il l'aurait voulu à ses devoirs au collège militaire royal. Le professeur Ferguson a été le premier professeur nommé au collège militaire royal, et son expérience et ses connaissances en matière d'éducation ont été, pour le collège, d'une grande valeur. La rupture des rapports du professeur Ferguson avec le collège est une source de regrets tant pour lui-même que pour tous les membres du personnel.

Par la résignation du major Walker, I.R., professeur de génie militaire, le collège a été privé d'un professeur habile, d'un employé public consciencieux et zélé, d'un soldat d'un esprit élevé ; et le personnel l'a été d'un camarade bien apprécié.

Le major Sydenham C. McGill, adjudant du 4ème régiment de cavalerie de la milice canadienne, et ci-devant capitaine du 22ème régiment de Sa Majesté, a été nommé adjudant d'état-major du collège.

Il était essentiel que cet emploi fût rempli pour la protection et la conduite efficaces du service public, et je m'attends que l'expérience acquise et la réputation bien établie de cet officier seront pour le collège d'un grand avantage.

Destruction du pont de glace à Québec.

18. Au printemps, le capitaine Raban, I.R., instructeur du génie militaire au collège militaire royal, s'est rendu à Québec dans le but de détruire le pont de glace qui, à cette époque, empêchait la navigation du Saint-Laurent en amont de la ville. On a pu faire disparaître cet obstacle au moyen de matières explosives. Ce service a fait le sujet de ma communication datée le 26 mai 1883, transmettant un rapport détaillé fait par le capitaine Raban.

Par l'adoption d'un système régulier et mûri délibérement, il est pratiquement possible de hâter de dix à quinze jours les communications par eau entre Québec et Montréal.

Progrès des travaux autorisés.

19. Des travaux mentionnés dans mon dernier rapport étant indispensables, les suivants ont été exécutés :—

(*a*) Introduction du gaz.
(*b*) Concentration des départements scientifiques à l'étage supérieur de l'édifice nord.
(*c*) Agrandissement des hangars pour le génie et l'artillerie.
(*d*) Prolongement des tuyaux de l'eau jusqu'à une partie des bâtiments de l'enceinte extérieure.

Les bons effets qu'on attendait de l'exécution de ces travaux commencent déjà à se faire sentir.

Je suis informé qu'une certaine somme a été votée en 1883-84 pour les objets ci-dessous mentionnés, mais les travaux n'ont pas encore été commencés.

(*a*) Amélioration des égoûts.
(*b*) Ventilation.
(*c*) Logement—Personnel, sous-officier, instructeur.

Le besoin de ces ouvrages se fait grandement sentir.

Travaux nécessaires.

20. Il pourrait être fait une économie considérable et on pourrait travailler davantage si les travaux suivants étaient exécutés pendant l'année prochaine.

(*a*) Logements à fournir au personnel sur les terrains du collège.

(*b*) Le surplus existant de vapeur de l'appareil de chauffage du bâtiment nord à utiliser pour chauffer le bâtiment de l'est, vu que le mode de chauffage séparé et sans ordre adopté pour ce dernier est coûteux, incommode et insuffisant pour cet objet.

(*c*) Prolongement du tuyau de l'eau jusqu'au restant des bâtiments de l'enceinte extérieure.

Plus grandes facilités reçues pour l'enseignement des sciences.

21. On s'est procuré un appareil et des accessoires d'une importance et d'une valeur très considérables pendant l'année, pour permettre de poursuivre avec un surcroît d'avantages l'étude de la physique, de la chimie et de la géologie. Ces branches importantes de l'éducation moderne sont maintenant parfaitement bien munies de ce qu'il faut, et égalent pleinement sous ce rapport toute université au Canada.

Plus grandes facilités reçues pour l'artillerie pratique.

Il a été reçu une batterie complète de canons de campagne de 6 se chargeant par la culasse et d'une construction particulièrement légère, propres à être manœuvrés avec une bricole, à bras d'hommes. Cette branche de connaissances pratiques est maintenant donc sur un pied satisfaisant.

Admis au collège.

22. On trouvera dans le tableau suivant les noms de ceux qui ont été admis au collège pour l'année 1883:—

Nom.	Province.	Ages à l'entrée.	Où ils ont reçu leur éducation.
Adams, A.	Ontario	$16\frac{4}{12}$	Académie de Kingston, Kingston.
*Allan, C. S.	do	.....	Ecole du collège de la Trinité, Port-Hope.
Bowie, G. S	do	$15\frac{9}{12}$	Institut collégial d'Ottawa.
Clapp, J. M.	do	$16\frac{10}{12}$	Lycée de Picton, Ont.
Cowie, C. S	Nouvelle-Ecosse	$16\frac{2}{12}$	Ecole de Fort-Massey, Halifax.
Davis, A. L. P	Ontario	$16\frac{9}{12}$	Lycée Caledonia, Hamilton.
Gaudet, F. M.	do	$16\frac{5}{12}$	Université d'Ottawa.
Hewett, E. V. O	do	$16\frac{6}{12}$	Ecole du collège de la Trinité, Port-Hope.
Jack, R. B.	Nouveau-Brunswick.	16	Ecole de grammaire de Frédéricton.
Laurie, G. B.	Nouvelle-Ecosse	$15\frac{11}{12}$	L'académie de Pictou, N.E.
Leader, H. P.	Ontario	$18\frac{10}{12}$	Ecole du collège de la Trinité, Port-Hope.
Luard, C.	do	16	Collège de Clifton, Bristol, Angleterre.
Luard, G.	do	$17\frac{5}{12}$	Ecole de Sherborne, Dorset do
Macdonald, R. J	Col.-Britannique	$16\frac{8}{12}$	Ecole collégiale de Victoria, C.B.
Morrow, H. A.	Ontario	$17\frac{3}{12}$	Ecole du collège de la Trinité, Port-Hope.
Van Straubenzee, C. C.	do	$15\frac{10}{12}$	do do

* Ce monsieur, jeune homme qui promettait *exceptionnellement* sans aucun doute sous tous les rapports, a malheureusement perdu la vie en se noyant avant d'entrer au collège, au grand regret de bon nombre de cadets du collège militaire royal, ses anciens camarades d'école.

Progrès effectués dans l'organisation.

23. Les règlements généraux revisés en date de septembre 1883, ont pourvu au paiement du dépôt annuel exigé des cadets, par moitiés égales au lieu du paiement en une seule fois comme auparavant.

Le système d'après lequel sont constatées les qualités requises pour l'avancement en classe et pour la collation de grades, a été modifié et simplifié.

La désignation du document officiel attestant la collation d'un grade a été modifiée; à la formule : "Certificats de collation de grades, 2e et 1re classes," on a substitué celle-ci : "Diplômes de grades," ou "Diplômes de grades avec marques de distinction," suivant le cas.

Le mot "diplôme" exprime mieux le cours d'étude du collège militaire royal, et le distingue des certificats d'*exercice* accordés à tous par les écoles royales d'artillerie et d'infanterie. Le sommaire du cours d'études a été mis dans une forme meilleure et définitive.

Tous ces changements étant le résultat de l'expérience, ils ne peuvent manquer d'être avantageux au collège et aux cadets.

Points proposés à la considération de qui de droit.

24. Je proposerais les points suivants comme dignes de considération :—

A. L'à propos de faire du latin (qui n'est pas enseigné maintenant) un cours facultatif, alternant soit avec le français ou l'anglais. Le français devant être obligatoire pour les cadets de langue française.

B. Une définition plus nette, quant au collège militaire royal, des qualités requises pour la profession d'ingénieur civil et d'arpenteur, pour le service civil, pour la police à cheval du Nord-Ouest, et pour la force militaire permanente du Canada.

Prenant en considération le petit nombre d'étudiants auquel se trouve limité le collège militaire royal par acte du parlement, on ne croit pas que les institutions-sœurs d'éducation civile des différentes provinces du Canada puissent être réellement affectées par un tel système, ou qu'elles soient opposées à ce qu'il soit procuré une légère compensation aux gradués du collège militaire royal (comme représentants de l'institution nationale de la Confédération canadienne), qui sont obligés de consacrer une période de temps si considérable (quatre ans) à se plier à la discipline et à acquérir une instruction militaire scientifique.

Représentation de toutes les provinces dans le registre matricule du collège.

25. Un cadet ou plus de chacune des provinces du Canada, à partir de la Colombie-Britannique jusqu'à l'Ile du Prince-Edouard, figurent maintenant sur le registre matricule du collège.

26. La grande proportion de ceux qui ont échoué à l'examen pour l'admission au collège militaire royal parmi les aspirants aux places de cadets, est encore très remarquable. Ce fait, je le sais, empêche beaucoup de ceux qui désirent entrer au collège militaire royal, de tenter l'épreuve de l'examen d'immatriculation, et quelle que soit la cause à laquelle puissent être attribués tant d'échecs, elle est à regretter.

Pourvu qu'un aspirant soit intelligent et actif, et jeune aussi (2), le système d'instruction suivi au collège militaire royal est tel, qu'avec ce système on est à peu près sûr de développer tous les talents de cet aspirant et d'en faire un homme de valeur.

L'échec de jeunes aspirants est donc particulièrement regrettable; celui d'aspirants comparativement âgés (qui devraient être mieux préparés) est de bien moins d'importance.

Le collège n'est pas suffisamment connu du public.

27. C'est une marque satisfaisante d'appréciation du collège militaire royal par ceux qui le connaissent le mieux, que le fait de tant des proches parents de cadets ou gradués devenant aspirants à l'admission.

C'est cependant facile d'observer combien le collège est encore peu connu du *public en général.*

Le temps peut remédier à cela, mais en attendant on devrait lui donner une plus grande publicité (comme la chose se fait pour les institutions plus vieilles du même genre dans d'autres pays), en annonçant périodiquement dans tout le pays généralement les examens pour l'admission.

La *Gazette du Canada* est sans valeur pour cet objet.

Inspection par Son Excellence le gouverneur général.

28. Son Excellence le Très honorable marquis de Lorne et Son Altesse royale la princesse Louise, qui avaient bien voulu honorer le collège militaire royal d'une visite spéciale peu de temps après leur arrivée en ce pays, y sont venus de nouveau presque immédiatement avant leur départ du Canada, et ont montré par là que le vif intérêt qu'ils avaient porté à tous les établissements d'éducation du pays, et en particulier au collège militaire royal, n'avait en aucune manière diminuée, après en avoir observé les opérations pendant quatre années.

Le bienveillant et continuel intérêt que des personnes aussi compétentes ont toujours témoigné au collège militaire royal, a fortement encouragé tous ceux qui y sont attachés à faire les plus grands efforts pour rendre cette institution digne du Canada.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

E. O. HEWETT,
Colonel du génie royal, commandant du collège militaire royal.

NOTES DU MAJOR GÉNÉRAL COMMANDANT.

(1) Le bureau des visiteurs devrait, je crois, étudier ces points et en faire le sujet d'un rapport.
(2) L'on remarquera que les élèves admis au collège en 1883 étaient âgés de $15\frac{11}{12}$ ans à $17\frac{5}{12}$ ans, sauf un seul, qui avait $18\frac{10}{12}$ ans.

DÉTAIL des aptitudes des cadets qui

Numéro du régiment.	Grade.	Noms (d'après l'ordre alphabétique.)	Province de (appartenant à la)	Déterminé par le total des points gagnés depuis la date de leur entrée jusqu'à celle où ils ont obtenu leurs degrés du collège militaire royal. Rang dans chacun des sujet. Mathématiques et mécaniques.	Fortification et génie militaire.	Théorie et construction d'artillerie.	Stratégie, tactique, administration et loi militaires.	Histoire militaire	Arpentage, topographie militaire et reconnaissance.	Dessin géométrique et géométrie descriptive.	Français.	Chimie.	Physique.	Géologie.	Dessin à main levée et peinture.	Génie civil.	Manœuvres et exercices.	Conduite.	Discipline des sous-officiers.
93	Ser.-m. de c.	Almon, M. B.....	N.-Ecosse....	7	14	7	8		8	8	9	10	15	...	11	11	11	3	6
98	Fonc.-capor.	Baker, J. H.....	Québec.....	20	19	18	12		19	17	19	11	16	10	12	10	15	9	17
70	do ...	Benson, T..... ...	Ontario	23	23	23	23		23	23	16	...	22	...	14	22	19	13	....
73	do ...	Campbell, D. C....	do	8	20	8	1		21	14	7	...	12	...	22	15	20	21	....
82	Caporal.....	Carruthers, W.B...	do	15	15	15	14		15	15	2	...	21	...	13	18	4	6	14
92	Sergent	Casgrain, P. H. ...	Québec.....	5	6	12	10		4	6	1	7	8	6	6	6	17	14	13
99	Fonct.-cap..	Chalmers, T. W....	Ontario	11	17	16	21		20	16	18	...	19	...	15	17	18	12	18
75	do ...	Evans, A. T	do	21	22	22	22		22	22	23	...	23	...	23	23	23	23	....
87	Sergent	Gray, P. E.	N.-Ecosse....	17	13	10	9		7	7	4	6	5	4	17	9	8	15	12
69	do	Joly, A. C.	Québec.....	22	16	20	16		18	20	14	...	20	...	20	21	16	16	15
74	do	Kerby, F. M	Ontario	4	11	5	11		10	5	22	9	9	1	4	8	13	11	9
89	do	Lambe, L	Québec.....	19	10	17	17		9	13	10	...	13	...	1	*12	12	8	8
79	S.-M de batt.	Lang, J. I.....	Ontario	2	3	4	4		5	3	3	5	4	5	2	4	1	2	1
86	Sergent	Leonard, R. W.....	do	3	1	3	15		1	1	6	1	2	2	3	2	2	4	5
78	do	Nanton, H. C.....	do	*12	5	11	7		11	18	13	...	11	...	10	*12	6	19	7
84	Fonct.-cap..	Neyland, M. W. ...	do	16	21	21	18		16	19	20	...	18	...	9	19	7	8	19
85	S.-M. de Cie	Stewart, W. J.....	do	1	2	2	3		2	2	5	2	3	3	8	3	9	5	2

ont été gradués le 26 juin 1883.

Place générale dans la fournée de gradués.	Nombre total des points.	Récompenses obtenues.		
		Diplôme (classe du.)	Distinctions honorifiques.	Mention spéciale.
9	37,827	Prem're	Conduite. Discipline des sous-officers...	Dessin géométrique et géométrie descriptive.
17	31,230	do	Nil.....	Conduite.
22	23,122	do ..	Nil.....	Conduite.
13	34,632	do	Stratégie, tactique, administration et loi militaire	Conduite.
15	33,711	do	Conduite. Manœuvres et exerc. milit....	Français.
5	43,853	do	Français.....	Arpentage, topographie militaire et reconnaissance. Dessin géométrique et géométrie descriptive. Génie civil. Conduite.
19	29,686	do	Nil.....	Conduite.
23	21,311	Seconde	Nil.....	Nil.
7	39,701	Prem're.	Nil.....	Dessin géométrique et géométrie descriptive. Français. Conduite.
21	28,699	do	Nil.....	Conduite.
6	41,099	do	Nil.....	Mathématiques et mécanique. Dessin géométrique et géométrie descriptive. Génie civil. Géologie. Conduite.
11	30,394	do	Dessein à main-levée. Conduite. Discipline des sous-officiers.	Nil.
2	53,505	do	Mathématiques et mécanique. Théorie et construction d'artillerie. Dessin géométrique et géométrie descriptive. Conduite. Manœuvres et exercices militaires. Discipline des sous-officiers.	Fortification et génie militaire. Stratégie, tactique, administration et loi militaires. Arpentage, topographie militaire et reconnaissance. Physique. Français. Génie civil. Chimie.
3	53,271	do	Mathématiques et mécanique. Fortification et génie militaire. Théorie et construction d'artillerie. Arpentage, topographie militaire et reconnaissance. Dessin géométrique et géométrie descriptive. Physique. Génie civil. Chimie. Conduite. Manœuvres et exercices militaires.	Géologie.
12	35,004	do	Discipline des sous-officiers.....	Conduite.
20	28,957	do	Nil.....	Conduite.
1	54,656	do	Mathématiques et mécanique. Fortification et génie militaire. Théorie et construction d'artillerie. Arpentage, topographie militaire et reconnaissance. Dessin géométrique et géométrie descriptive. Génie civil. Conduite.	Stratégie, tactique, administration et loi militaires. Physique. Français. Chimie. Discipline des sous-officiers.

DÉTAIL des aptitudes des cadets qui

Numéro du régiment.	Grade.	Noms (d'après l'ordre alphabétique.)	Province de (appartenant à la)	Déterminé par le total des points gagnés depuis la date de leur entrée jusqu'à celle où ils ont obtenu leurs degrés du collège militaire royal. Rang dans chacun des sujets.														
				Mathématiques et mécanique.	Fortification et génie militaire.	Théorie et construction d'artillerie.	Histoire militaire / Stratégie, tactique, administration et loi militaires.	Arpentage, topographie militaire et reconnaissance.	Dessin géométrique et géométrie descriptive.	Français.	Chimie.	Physique.	Géologie.	Dessin à main-levée et peinture.	Génie civil.	Manœuvres et exercices.	Conduite.	Discipline des sous-officiers.
83	Caporal.....	Strange, H. B	Québec	*12	12	6	13	14	21	12	...	14	...	18	5	14	22	16
88	Fonct.-capl.	Twyning, P. G. ...	N.-Ecosse....	10	8	13	2	13	9	8	...	10	...	19	16	22	20	....
100	S.-M. de Cie	Van Straubenzee, B. W.	Ontario	18	9	19	5	6	10	11	8	6	8	7	14	5	1	3
101	do	Weller, J. L.....	do	6	4	1	19	3	4	15	4	1	7	5	1	3	7	4
96	Caporal	White, J.....	do	9	7	9	6	12	12	17	3	7	9	21	7	21	17	*10
90	do	Woodman, J.	do	14	18	14	20	17	11	21	...	17	...	16	20	10	10	*10

* Egal.

1er décembre 1883.

ont été gradués le 26 juin 1883—*Fin.*

Place général dans la fournée de gradués.	Total des points.	Récompenses obtenues.		
		Certificat (classe du).	Distinctions honorifiques.	Mention spéciale.
16	32,551	Prem're	Nil	Génie civil.
14	34,437	do	Stratégie, tactique, administration et loi militaires	Conduite.
8	38,983	do	Conduite. Discipline des sous-officiers..	Nil.
4	46,787	do	Arpentage, topographie et reconnaissance militaires. Théorie et construction d'artillerie. Dessin géométrique et géométrie descriptive. Physique. Génie civil. Conduite. Manœuvres et exercices militaires	Fortification et génie militaire. Chimie. Discipline des sous-officiers.
10	36,418	do	Nil	Fortification et génie militaire. Chimie. génie civil. Conduite. Discipline des sous-officiers.
18	30,459	do	Conduite	Discipline des sous-officiers.

E. O. HEWETT, colonel du G.R.,
Commandant du collège militaire royal.

ANNEXE No 11.

RAPPORT DU DIRECTEUR DE L'INTENDANCE.

DÉPARTEMENT DE LA MILICE ET DE LA DÉFENSE,

DIVISION DE L'INTENDANCE, OTTAWA, 31 décembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre le rapport suivant concernant les magasins militaires et les propriétés de la milice placés sous mes soins.

Habillement.

Comme il avait été décidé de se procurer l'habillement de la milice au Canada, des contrats furent passés cette année avec des fabricants canadiens pour les fournitures annuelles ordinaires.

Ces derniers, cependant, n'ont pas réussi à confectionner l'habillement rouge. En conséquence il a fallu demander aux entrepreneurs d'Angleterre de fournir ce dont on avait besoin cette année en fait de tuniques rouges et de pantalons de serge.

Des contrats ont aussi été passés en Canada pour la fabrication des effets d'équipement et des munitions nécessaires pour les écoles royales d'artillerie et les écoles d'infanterie qui viennent d'être fondées.

Les entrepreneurs du Canada ont récemment fourni des capotes d'infanterie faites d'un drap de qualité très supérieure.

Le total des distributions faites et toutes les armes du service pendant la dernière année ont été de 7,719 tuniques, drap et serge; 7,147 paires de pantalons, drap et serge; 3,302 bonnets de police, et 3,815 capotes.

Le tableau ci-après indique le détail des distributions d'habillement faites pendant l'année :—

DISTRIBUTIONS.

Tuniques, drap.					Tuniques, serge.				Pantalons, drap, prs.		Pantalons, serge, paires.			Bonnets de police.				Capotes.		
Cavalerie.	Artillerie.	Génie.	Infanterie	Carabin.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie	Carabin.	Cavalerie	Artillerie.	Artillerie.	Infanterie	Carabin.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie	Carabin.	Cavalerie.	Artillerie.	Infanterie et carab.
259	1,198	42	4,079	1,362	.....	439	340	.....	172	620	1,308	4,479	568	215	1,101	1,942	42	35	210	3,570

Munitions.

La distribution de munitions à la milice pour la pratique du tir, pendant l'année, s'est élevée à 371,410 cartouches à balle et à 232,159 cartouches blanches. (*Voir* annexe A).

Il a été vendu pendant l'année 686,504 cartouches à balles Snider, 20,950 cartouches à balles pour la carabine Martini-Henry, et 600 cartouches à balles pour la carabine Spencer (faisant un total de 708,054) aux associations de carabiniers et corps pour les concours de tir et la pratique privée, et pour lesquelles des certificats de dépôt au montant de $11,729.87 ont été déposés au crédit du receveur général. Cela comprend aussi le montant reçu pour la valeur de la poudre et des étoupilles à friction fournies pour le service du canon du midi à Ottawa. (*Voir* annexe B).

L'approvisionnement ordinaire de poudre, d'étoupilles à friction, de projectiles, a été fourni pour le tir annuel et les salves, aux différents corps d'artillerie de campagne et de place. (*Voir* annexe C.)

Il a été reçu de la nouvelle fabrique de Québec un approvisionnement de cartouches blanches pour les armes portatives, que l'on a ajouté aux munitions de réserve.

Le comité qui a été nommé pour faire l'essai des nouvelles cartouches rapporte qu'elles ont donné satisfaction sous tous les rapports, et que ces munitions ne le cèdent en rien à celles importées d'Angleterre.

L'approvisionnement annuel de poudre "R.L.G." a été acheté cette année de la Compagnie de Poudre de Hamilton. Après examen cette poudre fût trouvée bonne.

Armes.

Le petit nombre d'armuriers, à la disposition de la division de l'intendance, s'occupe à réparer aussi promptement que possible les armes des différentes localités. Il faudrait un aide-armurier à Toronto, car c'est l'un des plus importants districts.

Il y a nécessité de nommer des armuriers pour les districts militaires n° 1, à London, et n° 4, à Ottawa, ainsi que pour le n° 7, à Québec, en remplacement de feu le sergent Winn, très digne sous-officier dont on a vivement regretté le décès il y a peu de temps.

Bureaux de visiteurs.

Ainsi que le veulent les règlements, les bureaux de visiteurs se sont assemblés comme d'ordinaire au sujet du matériel des différents districts. La vente à l'encan des effets déclarés hors de service par ces bureaux s'est faite suivant la loi à différents endroits, et le produit en a été déposé au crédit du gouvernement. Dans certains cas on a jugé à propos d'en disposer autrement, parce que la petite quantité des effets hors de service aurait à peine suffi à payer les frais de cette vente.

Nouveau magasin.

Le département ayant acheté un nouveau magasin à Ottawa, l'uniforme et tous les autres effets de milice qui se trouvaient dans le vieux y ont été transportés dans le cours de l'été. Le nouveau magasin a été réparé sous la direction du département des travaux publics et convient et est tout à fait propre sous tous les rapports à cet usage. Le rez-de-chaussée a été disposé de manière à contenir le bureau du garde-magasin, les ateliers de l'armurier et du menuisier, et une salle pour l'emmagasinage des armes et du gros matériel.

Au premier étage il y a des tablettes pour l'uniforme, les effets d'équipement et les divers assortiments, ainsi qu'une salle d'échantillons.

Au deuxième se fera l'emmagasinage de l'équipage de camp et des fourniments de toutes sortes et se trouvera la demeure du gardien. Somme toute, le magasin est tout à fait approprié à l'usage auquel il est destiné.

Pertes et effets manquants.

Le système suivi cette année pour délivrer l'équipage des différents camps et le recevoir à la levée de ces derniers, a donné plus de satisfaction que celui des années précédentes, et l'on suggère qu'à l'avenir les quartiers-maîtres de camp aient instruction de se faire remettre tout l'équipement par les officiers-commandants avant que le corps ait quitté les lieux, pour s'assurer ainsi plus facilement quelles sont les pertes et les effets manquants. Des hommes de corvée devraient être fournis au quartier-maître pour l'aider à faire ce travail, car il a été rapporté que dans cette occasion le quartier-maître s'était déjà trouvé à ne pas avoir assez d'aide pour recevoir l'équipement.

Propriétés militaires.

Certains terrains du gouvernement impérial servant aux fins militaires dans différentes parties de la province de la Nouvelle-Ecosse ont été transférés au gouvernement du Canada par l'entremise de ce département, dans le cours de l'été dernier; ces terrains sont maintenant classifiés parmi les autres propriétés de la milice. La majeure partie en est louée à des personnes des localités où ils sont situés.

Le tableau ci-après indique les montants perçus pour loyers de propriétés de la milice pendant la présente année—savoir : $4,354.65 ; arrérages encore dus, $731.00.

Nombre de locataires.	Localités.	Montant des loyers.	Arrérages.	Observations.
		$ cts.	$ cts.	
.....	Winnipeg, Man.....	.....	.....	
1	Chatham, Ont.....	1 00	.....	
1	London.....	12 50	.....	
2	Niagara.....	16 00	36 00	
5	Toronto	177 50	20 00	
1	Ottawa.....	1 00	.....	
20	Kingston.....	418 79	81 50	
4	Montréal.....	100 00	.....	
1	Laprairie.....	1 00	.....	
2	Isle aux Noix.....	64 00	.....	
23	Québec, etc.....	2 835 65	112 00	
28	Pointe-Lévis	448 50	431 50	
19	Nouveau-Brunswick	168 75	50 00	
3	Nouvelle-Ecosse.....	108 96	.....	
1	Ile du Prince-Edouard.....	1 00	.....	
.....	Prescott, Ont.....	.....	.....	
.....	Saint-Jean, Qué.....	.....	.....	
111	Total reçu, 1883.....	$4,354 65		
	Total des arrérages.....	.....	$731 00	

CERTIFICATS DE DÉPÔTS.

Le tableau ci-après fait voir le montant collectif porté au crédit du gouvernement par la division de l'intendance militaire, pour munitions et autres matériels vendus, et pour loyer perçu pendant l'année.

Munitions.		Habillement.		Armes et fournitures.	Effets manquants.	Loyers.	Divers.	Montant total.
Cartouches.	Montant.	Officiers.	Soldats.					
	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
708.054	11,729 87	79 00	507 91	132 20	40 51	4,354 65	471 52	17,315 66

Musée militaire.

Le musée continue à s'enrichir d'objets ayant un intérêt historique. D'importantes additions y ont été faites dans le cours de la dernière année.

Les rapports des surintendants des différents districts relativement à l'état du matériel, des bâtiments, etc., sous leur contrôle, sont satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

J. MACPHERSON, lieut.-colonel,
Directeur de l'intendance et gardien des propriétés de la milice.

L'honorable
Ministre de la milice et de la défense,
Ottawa.

[A.]

MUNITIONS fournies pour le tir à la carabine en 1883.

Date.	Corps et postes militaires.	Cartouches. A balles.	Cartouches. Blanches.
1883.	*District militaire n° 1, London.*		
2 janvier...	Capitaine Garnett, compagnie n° 1, 26e bataillon	820	.....
13 juin.....	do Nicoll, batterie n° 1, 1re brigade, artillerie de camp..	1,500	.....
13 do	do Hood, do 2 do do ..	1,500	.....
13 do	Le quartier-maître de camp, London	.....	47,040
13 do	7e bataillon	.....	5,880
12 juill.....	Lieut.-col. Walker, commandant le 7e battaillon	5,880	.....
21 sept.....	Lieutenant Johnson do la compagnie n° 5, 24e batt...	420	.....
21 do	Capitaine Mutrie do do 6, 30e do ...	400	.....
21 do	do Bleakley do do 6, 22e do ...	500	.....
21 do	do Smith do do 4, 24e do ...	260	.....
24 do	do Ley do do 7, 25e do ...	780	.....
26 do	do McDowell do do 7, 30e do ...	220	.....
27 do	do Carroll do do 6, 27e do ...	680	.....
29 do	do Allan do do 4, 30e do ...	500	.....
29 do	do Kenward do do 4, 27e do ...	560	.....
8 oct.....	do Patterson do do 1, 24e do ...	640	.....
9 do	do McCleneghan do do 6, 22e do ...	560	.....
10 do	do Day do do 8, 22e do ...	540	.....
13 do	do Moore do do 8, 30e do ...	580	.....
16 do	do Moscrip do do 3, 28e do ...	720	.....
17 do	do Beam do do 4, 28e do ...	500	.....
29 do	do Beattie do do 3, 30e do ...	680	.....
30 do	do Lindsay do do 6, 25e do ...	700	.....
		18,940	52,920
25 juillet.....	MOINS—Renvoyées par le quartier-maître de camp, London	.....	11,533
	Total	18,940	41,387
1883.	*District militaire n° 2, Toronto.*		
12 juin.....	Lieut.-col. Denison, commandant la garde du corps du gouverneur général	1,680	1,680
19 do	Major Peters, commandant la batterie de campagne de London.	500	.....
20 do	Le quartier-maître de camp, Niagara	60,000	60,000
22 août.....	Lieut.-col. Grasett, commandant le 10e royaux	6,720	1,000
9 oct.....	do Jones do 38e bataillon	5,040	5,040
16 do	do Skinner do 13 do	5,040	5,040
23 do	Major Miller do 2e do carabin. Q. O.	8,400	3,900
		87,380	76,660
4 juillet.....	MOINS—Renvoyées par le quartier-maître de camp, Niagara	24,000	25,370
	Total	63,380	51,290
1883.	*District militaire n° 3, Kingston.*		
8 mai.....	Commandant le collège militaire royal	.....	4,000
16 do	do la batterie "B." E.A.R	5,000	5,000
30 août.....	Lieut.-col. Kerr, commandant les 14e P.G.O.	.....	5,040
8 sept.....	Le quartier-maître du camp, Cobourg	32,120	25,720
	Total	37,120	39,760

Munitions fournies pour le tir de la carabine en 1883.—*Suite.*

Date.	Corps et postes militaires.	Cartouches. A balles	Cartouches. Blanches.
1883.	*District militaire n° 4, Ottawa.*		
21 juin	Le quartier-maître de camp, Brockville	26,040	20,000
	Total	26,040	20,000
1883.	*Districts militaires nos 5 et 6, Montréal.*		
22 juin	Le quartier-maître, Saint-Jean, Québec	45,000	45,000
25 do	do do Laprairie	25,000	25,000
24 juil.	Major Kennedy, commandant le génie, Montréal	1,000	.....
7 août	Lt.-col. Feltou do 53e bataillon	3,360	3,360
16 do	do Sheppard do 83e do	5,500	5,500
14 sept.	do Cox do 79e do	5,600	5,600
20 do	do Oswald do la brigade d'A. de P., Montréal	500	.....
21 do	do Houde do 86e bataillon	5,500	5,500
8 oct.	Major Caverhill, 5e Ecossais royaux	5,040	.....
	Total fournies	96,500	89,960
19 juil.	MOINS—Renvoyées par le quartier-maître du camp, Laprairie	9,000	15,700
19 do	do do Saint-Jean	21,940	43,520
1er sept.	do le 83e bataillon	.....	3,600
5 oct.	do le 79e do	800	3,900
	Total, renvoyées	31,740	66,720
	Total	64,760	23,240
1883.	*District militaire n° 7, Québec.*		
17 mars	Lieut.-col. Scott, commandant le 8e carabiniers royaux	5,040	5,040
22 do	Capitaine Roy, commandant la batterie n° 1, A.P.Q.	840	.....
22 do	do Boulanger do do 2 do	840	.....
22 do	do Morgan do do 3 do	840	.....
5 mai	Lieut.-col. Forsyth, commandant la cavalerie de Québec	1,680	1,680
5 do	do Amyot do le 9e bataillon	4,000	4,000
5 do	Major Lindsay do la batterie de camp., Québec	750	750
4 juin	Lieut.-col. Duchesnay, S.A.G., 7e M.D. du camp de Lévis	51,800	23,712
2 août	Lieut.-col. Cotton, commandant la batterie "A", R.S.G	6,000	.....
	Total	71,790	35,182
1883.	*District militaire n° 8, Saint-Jean, N.B.*		
21 mars	Capitaine McGee, command. la comp. d'infant. de St-George	840	.....
2 août	Lieut.-col. Foster do la brigade d'A.P. du N.B.	1,680	.....
23 do	do Blaine do les 62e fusiliers	5,040	5,040
20 sept.	Le quartier-maître du camp, Sussex	16,880	13,360
1er nov.	Captain Hartt, commandant la cie de carabin. de Saint-Jean	840	840
	Total	25,280	19,240

MUNITIONS fournies pour le tir de la carabine en 1883—*Suite.*

Date.	Corps et postes militaires.	Cartouches. A balles.	Cartouches. Blanche.
1883.	*District militaire n° 9, Halifax, N.-E.*		
25 juin	Cap. Gordon, commandant la batterie d'art. de place de Pictou.	840	840
28 do	Le quartier-maître de camp, Pictou.....	17,720	26,120
7 juillet.....	Lt.-col. Mowbray, commandant la 1re brig. A.P., Halifax, N.-E.	5,040	5,040
7 do	Cap. Daley, command. la batt. d'art. de place de Digby.....	840	840
7 do	do Jolly do do d'Yarmouth	840	840
7 do	do James do do de la Baie Mahone.	840	840
7 do	do Brown do do de Lunenburg	840	840
7 do	Lt.-col. Mackintosh, commandant le 63e bataillon	5,040	5,040
7 do	do Bremner do 66e P.L.F	6,720	6,720
23 août	68e bataillon.....	5,040	.....
23 do	69e do	6,720	.....
23 do	78e des Montagnards.....	5,880	.....
23 do	Bataillon provincial de Cumberland.....	4,200	.....
23 do	Montagnards d'Argyle	4,200	.....
23 do	Compagnie n° 6, du 75e bataillon.....	840	.....
		65,600	47,120
19 juillet	Moins remis par le quartier-maître de camp, Pictou.....	17,500	5,700
	Total.....	48,100	41,420
1883.	*District militaire n° 10, Manitoba.*		
9 août	Capitaine Knight, cavalerie Winnipeg.....	700	700
26 sept.	Batterie de campagne de Winnipeg.....	1,520	.....
	Total.....	2,220	700
1883.	*District militaire n° 11, Colombie-Britannique.*		
27 avril.	Lt. Harvey, command. la cie n° 1 des carabiniers, Nanaïmo.....	420	.....
19 juillet....	Cap. Pittendreigh, do de l'artillerie de Seymour	700	700
13 do	do Peele do des carabiniers de New-Westminster....	700	700
2 août	do Wolfenden do la cie n° 1 des carabiniers de Victoria...	700	700
3 do	do Fletcher do n° 2 do do ...	700	700
3 do	Artillerie de place de Victoria.....	1,400	1,400
1er oct	Compagnie des carabiniers de Nanaïmo	700	700
	Total	5,320	4,900
1883.	*District militaire n° 12, Ile du Prince-Edouard.*		
9 juin	Major Mabon, 82e bataillon	60	.....
24 sept.	do Dogherty, génie, Charlottetown.....	840	840
24 do	do Mabon, compagnie n° 4, 82e bataillon	840	840
24 do	Cap. McLeod, do n° 5 82e do	840	840
24 do	do Alexander, do n° 6 82e do	840	840
24 do	do Maxfield, do n° 1 bataillon du comté de Prince.	840	840
24 do	Lieut. Fraser, do n° 1 do Kings .	840	840
19 oct.,.....	Major Irving, commandant la brigade d'artillerie de place, I.P.E.	2,520	.....
23 do	Cap. Stewart, compagnie n° 3, 82e bataillon.....	840	.....
	Total	8,460	5,040

RÉCAPITULATION.

Districts.	Cartouches.	
	A balle.	Blanche.
District militaire n° 1, London	18,940	41,387
do 2, Toronto	63,380	51,290
do 3, Kingston	37,120	39,760
do 4, Ottawa	26,040	20,000
do 5 et 6, Montréal	64,760	23,240
do 7, Québec	71,790	35,182
do 8, Saint-Jean, N.-B.	25,280	19,240
do 9, Halifax, N.-E.	48,100	41,420
do 10, Winnipeg	2,220	700
do 11, Victoria, C.-B.	5,320	4,900
do 12, Charlottetown, I.P.E	8,460	5,040
Total	371,410	282,159

(B)

MUNITIONS pour armes à feu portatives vendues pendant l'année 1883.

District militaire n° 1, London.

Date.	Acheteur.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1883.				$ cts.
23 avril...	Charles Cottis	Association de carabiniers, Guelph	1,000	16 00
1er mai ..	do	do	2,000	32 00
5 do ...	do	do	2,000	32 00
7 do ...	Major Wilson	33e bataillon	2,000	32 00
1 do ...	Cap. Stevenson	26e do	1,000	16 00
12 do ...	do	26e do	1,000	16 00
16 do ...	Major Wilson	33e do	1,000	16 00
12 juin...	W. Lawrence	Association de carabiniers, Perth	1,500	24 00
28 juill...	Cap. Stevenson	26e bataillon	1,000	16 00
15 août...	W. Lawrence	Association de carabiniers, Perth	1,500	24 00
20 do ...	Charles Cottis	do Guelph	2,000	32 00
6 sept...	J. Codfield	do Woodstock	2,000	32 00
11 do ...	Lt.-col. Jackson	do Perth	800	12 80
28 do ...	Major Stevenson	26e bataillon	1,000	16 00
29 do ...	Cap. Reid	24e do	500	8 00
4 oct ...	R. A. Woodcock	Association de carabiniers, Ingersoll	2,000	32 00
13 do ...	Lieut. R. McEwan	26e bataillon	500	8 00
30 do ...	R. A. Woodcock	Association de carabiniers, Ingersoll	800	12 80
3 nov...	Lieut. R. McEwan	26e bataillon	500	8 00
26 do ...	Major Stevenson	26e do	1,000	16 00
		Total	25,000	401 60

District militaire n° 2, Toronto.

10 janv...	Lt -col. Otter	Association de carabiniers, Ontario..Snider	30,000	480 00
30 mars...	Lt.-col. Alger	do .....M.H.	22,000	} 400 00
30 do ...	do	do ...Snider	2,000	
17 mai ...	Lt.-col. Jones	38e bataillon	1,000	16 00
19 do ...	do	38e do	1,000	16 00
11 juin...	do	38e do	1,000	16 00
15 do ...	Lieut. Drinkwater	35e do	500	8 00
16 juill...	Lieut.-col. Jones	38e do	1,000	16 00
16 do ...	Lieut. McMicking	44e do	500	8 00
16 do ...	Major Mason	13e do	500	8 00
26 do ...	Lt.-col. Alger	Association de carabiniers, Ontario	42,000	672 00
2 août...	Lt -col. Jones	38e bataillon	3,000	48 00
6 do ...	Soldat Wilson	12e do	500	8 00
6 do ...	Lt -col. Jones	38e do	3,000	48 00
8 do ...	Major Dunn	Gardes du corps du gouverneur général	500	8 00
14 do ...	Lt.-col. Davis	37e bataillon	1,000	16 00
14 do ...	Lt -col. Jones	38e do	3,000	48 00
27 do ...	Major Mason	13e do	2,000	32 00
4 sept...	Lieut. Cleverdon	34e do	1,000	16 00
6 do ...	Major Dunn	Gardes du corps du gouverneur général	500	8 00
4 oct ...	do	do	1,500	24 00
1er nov...	Cap. Scott	35e bataillon	500	8 00
16 do ...	Cap. Carpenter	77e do	500	8 00
26 do ...	R. F. Carter	44e do	500	8 00
17 déc ...	Major Dunn	Gardes du corps du gouverneur général	5,000	80 00
		Total	124,000	2,000 00

(B)—Munitions pour armes à feu portatives vendues, etc.—*Suite.*

District militaire n° 3, Kingston.

Date.	Acheteur.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1883.				$ cts.
25 janv...	Major Gordon	14th Princess of Wales Own Rifles	4,000	64 00
27 do ...	Cap. Baillie	47e bataillon	2,000	32 00
21 mai ...	Major Bell	Association de carabiniers, Peterboro'	2,000	32 00
7 juin...	Lt.-col. Bog	16e bataillon	2,000	32 00
27 do ...	do	16e do	2,000	32 00
6 juill...	J. W. McLaughlin	Assoc. de carabiniers, Bowmanville..Snider.	500	8 00
6 do ...	do	do M. H..	500	12 00
16 do ...	Major Bell	Association de carabiniers, Peterboro'	4,000	64 00
21 do ...	H. Tammadge	49e bataillon	1,000	16 00
8 août...	Lt -col. Montizambert	Batterie "B"	2,000	32 00
14 do ...	H. Tammadge	49e bataillon	1,000	16 00
17 sept...	J. W. McLaughlin	Association de carabiniers, Bowmanville	2,000	32 00
27 do ...	Major Dingwall	46e bataillon	1,000	16 00
2 oct ...	Major Bell	Association de carabiniers, Peterboro'	2,000	32 00
13 do ...	Lt.-col. Bog	16e bataillon	800	12 80
13 do ...	H. Tammadge	49e do	2,000	32 00
20 do ...	J. W. McLaughlin	Association de carabiniers, Bowmanville	1,000	16 00
22 do ...	Cap. Howard	57e bataillon	530	8 50
24 do ...	Cap. Birdsall	57e do	1,000	16 00
26 do ...	Sergt. Hume	14e do	1,500	24 00
17 nov...	Cap. Baillie	47e do	4,800	76 80
27 déc ...	do	47e do	5,000	80 00
27 do ...	Sergt.-major Field	14e do	2,000	32 00
27 do ...	Lieut. Murray	14e do	3,000	48 00
		Total	47,630	766 10

District militaire n° 4, Ottawa.

1er mai ...	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général	500	8 00
9 do ...	Lieut. Chamberlin	43e bataillon	500	8 00
11 do ...	Dr. Malloch	Gardes à pied du gouverneur général...M.H.	600	14 40
11 do ...	Cap. Anderson	43e bataillon	500	8 00
14 do ...	Cap. Sparham	42e do	4,000	64 00
17 do ...	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général	500	8 00
17 do ...	J. Armstrong		1,000	16 00
17 do ...	Cap. Perley	Génie	560	8 96
19 do ...	L. Le B Ross	Gardes à pied du gouverneur général	500	8 00
23 do ...	Cap. Chamberlin	43e bataillon	500	8 00
1er juin...	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général	500	8 00
7 do ...	do	do do	500	8 00
14 do ...	do	do do	500	8 00
23 do ...	A. P. Sherwood	Police fédérale	1,000	16 00
25 do ...	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général	500	8 00
4 juill...	do	do do	1,000	16 00
4 do ...	Cap Todd	do do	500	8 00
9 do ...	A. P. Sherwood	Police fédérale	500	8 00
12 do ...	Lieut. Ross	Gardes à pied du gouverneur général	1,000	16 00
14 do ...	Cap. Gillies	Batterie de campagne, Gananoque.....M.H.	1,000	24 00
17 do ...	Cap Grant	43e bataillon.....M.H.	100	2 40
18 do ...	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général	1,000	16 00
24 do ...	Cap. Macdonell	42e bataillon	500	8 00
26 do ...	Lieut. Ross	Gardes à pied du gouverneur général	1,000	16 00
27 do ...	Sergt. Cawdron	do do	500	8 00
30 do ...	Cap. Wright	43e bataillon	1,500	24 00

(B.)—Munitions pour armes à feu portatives vendues, etc.—*Suite.*

District militaire n° 4, Ottawa—Fin.

Date.	Acheteur.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1883.				$ cts.
3 août ...	Sergt. Cawdron.....	Gardes à pied du gouverneur général	2,000	32 00
3 do ...	Lieut. Ross.....	do do	1,500	24 00
6 do ...	A. P. Sherwood	Police fédérale.....	500	8 00
7 do ...	Cap. Chamberlin	43e bataillon.....	500	8 00
9 do ...	Lieut. Ross	Gardes à pied du gouverneur général	1,000	16 00
13 do ...	Assoc. de car. métropol.	....	4,500	72 00
17 do ...	Lieut. Gourdeau.....	Dragons de la garde de la princesse Louise..	500	8 00
21 do ...	Lieut. Ross.....	Gardes à pied du gouverneur général	1,000	16 00
29 do ...	Major Walsh	43e bataillon.....	500	8 00
4 septem.	Lieut. Motherwell.....	42e do	1,000	16 00
12 do ...	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général.....	1,000	16 00
12 do ...	Lieut. Motherwell	42e bataillon..... .....M.H.	1,000	24 00
19 do ...	Lieut. Coulter.....	do	1,000	16 00
21 do ...	Lieut. Motherwell	do	1,000	16 00
24 do ...	A. P. Sherwood	Police fédérale.....	500	8 00
24 do ...	C. N. O'Meara	Département de la miliice ....M.H.	100	2 40
26 do ...	Lieut. Thompson.....	Gardes à pied du gouverneur général...M.H.	400	18 40
26 do ...	do	do do Snider.	550	
27 do ...	Sergt. Cawdron	do do	500	8 00
4 octobre.	Lieut. Motherwell.....	42e bataillon.....	500	8 00
8 do ...	Cap. Anderson.	43e bataillon.....Snider.	3,000	64 40
8 do ...	do	do .....M.H.	600	
8 do ...	do	do .....Spencer.	200	
9 do ...	Pte. Pink.....	do .....M.H.	100	2 40
10 do ...	Assoc. de car. de Prescott	.....	1,500	24 00
18 do ...	Lieut. Parker	43e bataillon .....M.H.	1,000	32 00
18 do ...	do	do .....Snider.	500	
19 do ..	Lieut.-col. White.....	do	500	8 00
25 do ...	Lieut. Thompson	Gardes à pied du gouverneur général.....	500	8 00
26 do ...	Cap. Chamberlin	43e bataillon	500	8 00
29 do ...	Cap. Wright	do	1,500	24 00
31 do ...	Cap. Jowsey	do	500	8 00
2 novem..	L'hon. A. P. Caron.....	....Spencer.	400	4 00
7 do ...	Sergt. Cawdron	Gardes à pied du gouverneur général	500	8 00
9 do ...	Lieut. Bate	do do	500	8 00
20 do ...	Lieut. Imlay.....	56e bataillon.....	5 0	8 00
24 do ...	Lieut. Motherwell	42e do	500	8 00
5 décemb.	Lieut. Thompson.....	Gardes à pied du gouverneur général	500	8 00
6 do ...	Lieut.-col. MacDonald ...	Département de la milice.....M.H.	50	1 20
.....	Police fédérale.....	....	1,500	24 00
.....	Assoc. de car. du Canada	.... Snider.	35,370	565 92
.....	do ...	.....M.H.	2,400	49 60
31 do ...	Lieut. Gourdeau.....	Dragons de la garde de la princesse Louise.	500	8 00
			93,430	1,542 08
.....	600 lbs. de poudre à canon et 630 étoup. à friction, p. le c. du m., Ottawa.		.....	163 92
		Total.....	93,430	1,706 00

Districts militaires n°s 5 et 6, Montréal.

22 mars ...	J. C. Marks	Gardien, champ de tir.....	560	8 96
27 do ...	do	do	3,360	53 76
15 mai	do	do	3,920	62 72
21 do ...	Capitaine Bowen.....	52e bataillon, cartouches blanches.....	1,000	10 00
22 do ...	W. A. Morehouse.....	Association de carabiniers de Sherbrooke....	1,120	17 95

(B.)—Munitions pour armes à feu portatives vendues, etc.—*Suite.*

Districts militaires nos 5 et 6, Montréal—Fin.

Date.	Acheteur.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1883.				$ cts.
23 mai	Lieut. Whitman	60e bataillon	1,680	26 88
25 do	Lt.-col. Ibbotson	53e do	500	8 00
8 juin	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	7,200	115 20
23 do	do	do	7,200	115 20
30 do	W. A. Morehouse	Association de carabiniers de Sherbrooke	3,000	48 00
17 juillet	Lieut. Wright	50 bataillon	2,400	38 40
19 do	J. C. Marks	Gardien, champ de tir ... Snider	9,600	168 00
19 do	do	do ... M. H.	600	
1er août	do	do	9,600	153 60
3 do	Major Blaiklock	Assoc. de carab. de la prov. de Québec, M.H	3,000	232 00
3 do	do	do do Snider	10,000	
7 do	Cap. Baker	58e bataillon	1,680	26 88
7 do	Chirurgien Smith	11e do	560	8 96
14 do	Major Kennedy	Ingénieurs à cheval ... M.H.	600	14 40
23 do	do	do ... Snider	560	8 96
23 do	J. C. Marks	Gardien, champ de tir ... do	9,000	158 40
23 do	do	do ... M.H.	600	
24 do	do	do ... Snider	9,600	153 60
28 do	Cap. Baker	58e bataillon	1,120	17 92
5 septem.	Payeur Johnson	51e do	2,680	43 00
13 do	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	4,800	76 80
13 do	Cap. Sheppard	5e régiment de cavalerie	1,680	26 88
14 do	Cap. Watts	54e bataillon	1,000	16 00
21 do	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	4,800	76 80
24 do	Cap. Barr	6e régiment de cavalerie	1,000	16 00
25 do	Lieut. Wright	50e bataillon	560	8 96
27 do	Major McFee	51e do	1,000	16 00
27 do	Cap. Bowen	52e do	500	8 00
1er octob.	Cap. Sheppard	5e régiment de cavalerie	1,000	16 00
2 do	Lt.-col. Gilmour	60e bataillon	1,500	24 00
3 do	Cap. Brooks	79e do	1,000	16 00
4 do	J. C. Marks	Gardien, champ de tir	3,930	62 88
4 do	Lieut. Whitman	60e bataillon	1,500	24 00
5 do	Lieut. Finlayson	Artillerie de place de Montréal	500	8 00
9 do	Cap. Weightman	11e bataillon	2,500	40 00
13 do	J. C. Marks	Gardien, champ de tir ... M.H.	600	14 00
13 do	R. J. Spearing	Sherbrooke do ... Snider	500	8 00
20 do	Cap. James Smith	11e bataillon	500	8 00
5 novem.	W. A Morehouse	Association de carabiniers de Sherbrooke	500	8 00
7 do	J. C. Marks	Gardien, champ de tir ... M.H.	200	36 80
7 do	do	do ... Snider	2,000	
13 do	J. Larued	Secrétaire, association de carabiniers	560	8 96
8 décemb.	Major McFee	51e bataillon	1,000	16 00
		Cartouches à balles	123,270	2,017 27
		Cartouches blanches	1,000	10 00
		Total	124,270	2,027 27

District militaire no 7, Québec.

2 mars	Major Scott	8e carabiniers royaux	500	8 00
16 do	Cap. Russell	do	560	8 96
21 do	Major Scott	do	2,000	32 00
28 do	do	do	2,000	32 00
11 avril	do	do	1,000	16 00

(B.)—Munitions pour armes à feu portatives, vendues, etc.—*Suite.*

District militaire nº 7, Québec—Fin.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1883.				$ cts.
21 avril...	Cap. Holloway	8e carabiniers royaux	1,000	16 00
21 do ...	Cap. Miller	do	500	8 00
26 do ...	Cap. Russell	do	1,000	16 00
27 do .	Major Scott	do	2,000	32 00
1er mai...	Cap. Wurtelle	do	500	8 00
2 do ...	Cap. Russell	do	560	8 96
5 do ...	Major Scott	do	1,000	16 00
8 do ...	Cap. Russell	do	560	8 96
12 do ...	Major Scott	do	1,000	16 00
22 do ...	Lt.-col. Scott	do	1,000	16 00
1er juin...	do	do	1,000	16 00
6 do ...	do	do	1,000	16 00
14 do ...	do	do	1,000	16 00
22 do ...	do	do	1,000	16 00
27 do ...	do	do	1,000	16 00
28 do ...	do	do	1,500	24 00
14 juill...	do	do	1,000	16 00
18 do ...	Major Demers		1,000	16 00
26 do ...	Chirurgien Bélanger	61e bataillon	500	8 00
27 do ...	Lt.-col. Scott	8e carabiniers royaux	1,000	16 00
28 do ...	Capit. Miller	do	500	8 00
31 do ...	Major LeSueur	Association de carabiniers de Stadacona	3,360	53 76
4 août...	A. Couillard	do Rimouski	1,000	16 00
8 do ...	Lt.-col. Scott	8e carabiniers royaux	1,000	16 00
9 do ...	Major Stewart	Association de carabiniers de Mégantic	3,750	60 00
9 do ...	J. Michaud	do Témiscouata	2,000	32 00
9 do ...	Dr Fiset		150	2 40
13 do ...	Lt-col. Scott	8e carabiniers royaux	1,000	16 00
18 do ...	do	do	2,000	32 00
18 do ...	A. Couillard	Association de carabiniers de Rimouski	1,000	16 00
22 do ...	J. Michaud	do Témiscouata	2,000	32 00
23 do ...	Lt.-col. Scott	8e carabiniers royaux	1,000	16 00
30 do ...	do	do	1,000	16 00
3 sept...	Payeur J. Blondeau	87e bataillon	1,150	18 40
4 do ...	J. Michaud	Association de carabiniers de Témiscouata	3,000	48 00
4 do ...	Cap. Bégin	17e bataillon	1,000	16 00
7 do ...	Major Fournier	do	500	8 00
12 do ...	Lt.-col. Scott	8e carabiniers royaux	1,000	16 00
1er oct...	do	do	1,000	16 00
21 déc.....	do	do	250	4 00
		Total	52,840	845 44

District militaire nº 8, Saint-Jean, N.-B.

24 avril...	Cap. Blois	62e bataillon	1,000	16 00
10 mai...	Cap. Langstroth	8e cavalerie	500	8 00
16 do ...	Cap. Hartt	Compagnie de carabiniers de Saint-Jean	2,000	32 00
6 juin...	do	do do	4,000	64 00
28 do ...	do	Association de carabin. du comté d'York	560	8 96
6 juillet.	Lieut. McIntyre	Compagnie de carabiniers de Hull	2,000	32 00
11 do .	J. Hunter	Association de carabiniers de Saint-Jean	500	8 00

(B.)—Munitions pour armes à feu portatives, vendues, etc.—*Suite.*

District militaire nº 8, Saint-Jean, N.B.—Fin.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1883.				$ cts.
14 juillet.	Lieut. McRobie	62e bataillon	500	8 00
16 do ...	Lieut. Goddard	do	2,000	32 00
16 do ...	do	do	1,000	16 00
31 do ...	Cap. Langstroth	8e cavalerie	1,500	24 00
4 août...	Cap. Blois	62e bataillon	2,000	32 00
7 do ...	Lt -col. Underhill	Brigade d'artillerie de place du N.Brunswick	1,000	16 00
8 do ...	Lieut. McIntyre	Compagnie de carabiniers de Saint-Jean	1,000	16 00
11 do ...	J. A Watson	Association do du comté de York	1,000	16 00
13 do ...	D. R McElmon	Assoc. de carab. du comté de Westmoreland	2,500	40 00
13 do ...	H. N. Bourne		800	12 80
17 do ...	O. P. Arnold	Association provinciale du N.-Brunswick	12,000	192 00
29 do ...	Cap. Wetmore	74e bataillon	560	8 96
30 do ...	Major Likely		1,000	16 00
31 do ...	Sergt.-major Hunter		1,000	16 00
3 sept....	Lt.-col. Underhill	Brigade d'artiller. de place du N.-Brunswick	2,000	32 00
7 do ...	Major Arnold	Association provinciale de carab., M.H	500	12 00
12 do ...	Cap. Wetmore	74e battaillon	1,000	16 00
17 do ...	Cap. Hartt	Association de carabiniers du comté d'York.	1,000	16 00
18 oct.....	Cap. Blois	62e bataillon	1,000	16 00
30 do	D. R. McElmon	Assoc. de carab. du comté de Westmoreland	1,000	16 00
13 do	do	do do	1,000	16 00
		Total	45,920	738 72

District militaire nº 9, Halifax, N.E.

22 janv...	Lieut.-col. Mowbray	1re brigade d'artillerie de place	500	8 00
11 mai...	do Kaulback	75e bataillon	5,000	80 00
11 do ...	Cap. Jolly	Artillerie de place de Yarmouth	1,000	16 00
23 do ...	do Egan	63e bataillon	1,000	16 00
25 do ...	Lieut.-col Mowbray	1re brigade d'artillerie de place	500	8 00
26 do ...	Cap. Bland	do do	500	8 00
30 do ...	Lieut.-col. Mackintosh	63e bataillon	500	8 00
7 juin...	Cap. Bland	1re brigade d'artillerie de place	1,000	16 00
8 do ...	do	do do	500	8 00
11 do ...	Lieut -col. Bremner	66e bataillon	1,000	16 00
12 do ...	Cap. Lawrence	78e do	500	8 00
20 do ...	do Bland	1re brigade d'artillerie de place	1,000	16 00
22 do ...	do Egan	63e bataillon	2,000	32 00
22 do ...	Lieut.-col. Mowbray	1re brigade d'artillerie de place	500	8 00
22 do ...	do Bremner	66e bataillon	1,000	16 00
23 do ...	Major Purcell	2e brigade d'artillerie de place	500	8 00
.....	Cap. Egan	63e bataillon	2,000	32 00
3 juil...	do Bland	1re brigade d'artillerie de place	1,500	24 00
5 do ...	do Egan	63e bataillon	2,000	32 00
9 do ...	Lieut.-col Bremner	66 do	1,000	16 00
10 do ...	Cap. Bland	1re brigade d'artillerie de place	500	8 00
19 do ...	Lieut.-col. Bremner	66e bataillon	1,000	16 00
19 do ...	do Mackintosh	63 do	500	8 00
21 do ...	Cap Bland	1re brigade d'artillerie de place	1,000	16 00
21 do ...	Lieut. C. H. Dimoch	78e montagnards	1,000	16 00
24 do ...	Cap. Bland	1re brigade d'artillerie de place	500	8 00
26 do ...	Lieut. Dimoch	78e Montagnards	500	8 00
27 do ...	Cap. Bland	Association de carabiniers d'Halifax	3,500	56 00
27 do ...	Major Egan	63e bataillon	2,000	32 00

(B.)—Munitions pour armes à feu portatives, vendues, etc.—*Suite.*

District militaire n° 9, Halifax, N.-E.—Fin.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1883.				
3 août ...	Cap. Barnhill	78e montagnards.....	1,000	16 00
3 do ...	Lieut.-col. Bremner	66e bataillon	1,000	16 00
10 do ...	do Lydiard	Association de carabiniers.....	500	8 00
15 do ...	Cap. Lawrence	78e montagnards.....	500	8 00
17 do ...	Major Egan.....	63e bataillon.	2,000	32 00
28 do ...	do	do	2,500	40 00
29 do ...	Cap. Bland.....	1ère batterie d'artillerie de place .....M.H.	200	4 80
31 do ...	do Weston.....	Association provin. de carabiniers... Snider.	16,500	} 297 60
31 do ...	do do	do do .....M.H.	1,400	
31 do ...	Major Black.....	Bataillon provincial de Cumberland.....	1,000	16 00
5 sept. ...	Lieut.-col. Bremner	66e bataillon	1,000	16 00
11 do ...	Cap. Jolly	Artillerie de place de Yarmouth	1,000	16 00
17 do ...	Payeur Miller.....	.....	800	12 80
18 do ...	Major Egan.....	63e bataillon.....	2,000	32 00
19 do ...	Lieut.-col. Bremner.....	66e do	3,500	56 00
24 do ...	Major Egan.....	63e do	2,000	32 00
26 do ...	Cap. Lawrence	78e montagnards.....	1,000	16 00
8 oct. ...	Lieut.-col. Mowbray	1re batterie d'artillerie de place.....	1,000	16 00
15 do ...	Major Egan	63e bataillon	3,009	48 00
16 do ...	Lieut. Dimoch	Associa. de carabiniers du comté de Hants.	1,500	24 00
17 do ...	Cap. Gordon	Batterie de place de Pictou.....	500	8 00
		Total.....	77,900	1,259 20

District militaire n° 10, Winnipeg, Manitoba.

1883.				
18 jan. ...	Asso. de cara., Manitoba.	.....M.H.	600	14 40
17 mai ...	do ...	.....M.H.	600	} 46 40
17 do ...	do ..	.....Snider	2,000	
18 juin ...	Asso. de cara., Brandon.	.....	2,000	32 00
21 do ...	G. W. Street.....	Association de carabiniers du Manitoba.....	2,000	32 00
7 juillet..	do	do do	2,000	32 00
12 do ...	J. Hingston Smith	Association de carabiniers.....M.H.	600	} 46 40
12 do ...	do	do .....Snider	2,000	
18 do ...	Lieut. G. P. Bliss.....	do	2,000	32 00
26 do ...	G. W. Street.....	do ..... M.H.	600	} 46 40
26 do ...	do	do ..... Snider	2,000	
27 do ...	J. H. Smith.....	do	2,000	32 00
2 août ...	G. W. Street.....	do	2,000	32 00
3 do ...	L. Buchan.....	do	2,000	32 00
7 do ...	J. H. Smith	do ..... M.H.	1,200	28 80
13 do ...	G. W. Street.....	do .....M.H.	1,200	} 139 20
13 do ...	do	do .....Snider	6,894	
21 do ...	do	do .....M.H.	600	14 40
30 do ...	L. Buchan.....	do	2,000	32 00
10 sept. ...	Lieut. Bliss.....	do	2,000	32 00
10 déc. ...	J. H. Smith.....	do	2,000	32 00
		Total.....	38,294	656 00

(B.)—Munitions pour armes à feu portatives, vendues, etc., 1883—*Suite.*

District militaire n° 11, Victoria, C.-B.

Date.	Acheteurs.	Corps.	Cartouches.	Montant.
1882.				$ cts.
13 nov....	E. Fletcher..	Association de carabiniers de la C.-B.....	5,880	94 08
20 do ...	do	do	2,100	33 60
30 do ...	G. T. D. Simpson.....	do	840	40 32
1883.				
3 mai.....	Gouvernement provincial	.....	4,200	67 20
13 do ...	H. S. Roebuck	Association de carabiniers de Victoria.....	320	5 12
12 juin...	C. N. Trew.....	do New-Westminster	2,100	33 60
3 juill....	Major Holmes.....	do Victoria.....	2,000	32 00
17 do ...	do	do Nanaïmo.....	4,000	64 00
19 do ...	H. Roebuck.....	do Victoria.....	2,000	32 00
20 do ...	C. N. Trew.....	do New-Westminster	4,000	64 00
1er août...	H. Roebuck.....	do Victoria.....	2,000	32 00
9 do ...	E. Fletcher.....	do provinciale.....	8,000	128 00
23 do ...	Cap McDonell.....	do do	3,860	61 80
10 sept....	E. Fletcher.....	do do	4,620	73 92
25 do ...	H. S. Roebuck	do Victoria.....	2,000	32 00
27 oct....	do	do do	2,000	32 00
		Total	49,920	825 64

District militaire n° 12, Charlottetown, I.P.E.

1er déc....	Cap. Owen	3e batterie d'artillerie de place.....	1,250	20 00
9 do ...	Cap. D Stewart	82e bataillon.....	500	8 00
11 do ...	Cap. McRae.....	do	1,000	16 00
22 do ...	Cap. Mabon.....	do	500	8 00
22 do ...	Cap. Alexander.....	do	500	8 00
23 do ...	Cap. McLeod	do	500	8 00
29 do ...	Cap. McRae.....	do	1,000	16 00
22 fév.....	Cap. Alexander	do	1,000	16 00
2 do ...	Cap. Mabon	do	500	8 00
3 do ...	Cap. Alexander.....	do	500	8 00
22 avril....	do	do	500	8 00
3 do ...	George Crockett.....	do	500	8 00
25 mai ...	Major Dogherty.....	Compagnie du génie de Charlottetown.....	2,000	32 00
5 juin....	Cap. Alexander.....	82e bataillon.....	500	8 00
19 do ...	Cap. Owen	3e batterie d'artillerie de place.....	1,000	16 00
29 do ...	Cap. Alexander.....	82e bataillon.....	500	8 00
30 do ...	Lieut. A. Horne	Compagnie du génie.....	1,500	24 00
10 juill...	Lieut. Bertram..	82e bataillon.....	500	8 00
21 do ...	Major Dogherty.....	Compagnie du génie.....	1,000	16 00
1er août...	Cap. Owen	3e batterie d'artillerie de place.....	1,000	16 00
2 do ...	Major Dogherty	Compagnie du génie.....	1,000	16 00
10 do ...	Cap. McLeod	82e bataillon.....	500	8 00
11 do ...	Major Dogherty	Compagnie du génie.....	6,000	96 00
28 do ...	Lieut. Horne.....	do	1,000	16 00
31 do ...	Cap. Owen	3e batterie d'artillerie de place.....	1,000	16 00
13 sept.....	Cap. McRae	82e bataillon.....	500	8 00
6 oct.....	Lieut. Horne.....	Compagnie du génie.....	1,000	16 00
15 do ...	J. A. Longworth.....	Association de carabiniers.....	2,000	32 00
19 do ...	Cap. Alexander.....	82e bataillon.....	1,000	16 00
31 do ...	Cap. McRae.....	do	500	8 00
2 nov....	Cap. McLeod	do	500	8 00
21 déc....	Cap. Henderson.....	do	500	8 00
			31,750	503 00

RÉCAPITULATION.

Districts militaires.	Cartouches.	Montant.
District militaire n° 1, London	25,100	401 60
do 2, Toronto	124,000	2,000 00
do 3, Kingston	47,630	766 10
do 4, Ottawa	93,430	1,542 08
do 5 } Montréal à balle	123,270	2,027 27
do 6 } Montréal blanches	1,000	
do 7, Québec	52,840	845 44
do 8, Saint-Jean, N.-B	45,920	738 72
do 9, Halifax, N.-E	77,900	1,259 20
do 10, Winnipeg	38,294	656 00
do 11, Victoria, C.-B	49,920	825 64
do 12, Charlottetown, I.P.E	31,750	508 00
Munitions—Cartouches à balle	710,054	
do do à poudre	1,000	11,570 05
Poudre à canon et étoupilles à friction		191 82
Total	711,054	11,761 87

	Cartouches.
Cartouches à balle Snider	688,504
do à poudre	1,000
do à balle pour la carabine Martini-Henry	20,950
do do do Spencer	6,600
	711,054

[C.]

ÉTAT de la poudre à canon et des étoupilles à friction fournies pour le tir et les salves pendant l'année 1883.

Districts militaires.	Stations.	Corps.	Poudre à canon.	Etoupilles à friction
			Lbs.	N°
N° 1	London	.....	.....	.....
2	Toronto	Batterie d'artill. de campagne et de place.	3,972	1,850
3	Kingston	do do do et collège royal militaire.....	10,565	1,718
4	Ottawa.....	Batterie d'artillerie de campagne et salves	655	515
5 et 6.	Montréal	Batterie d'artillerie de campagne et de place et salves.....	1,272	555
7	Québec	do do do ...	8,289	1,639
8	Saint-Jean, N.-B.....	do do do ...	1,744	885
9	Halifax, N-E...	do do do ...	1,556	250
10.....	Winnipeg	Batterie de campagne et salves	600	485
11.....	Victoria, C.-B.....	Batterie de place et salves.	993	25
12.....	Charlottetown, I.P.-E.	do do	1,733	214
		Total	31,379	8,136

J. MACPHERSON, lieut.-colonel,
Direct. de l'intendance milit. et gardien des propr. de la milice.

A l'honorable
Ministre de la milice et de la défense,
Ottawa.

31 décembre 1883.

ANNEXE No 12.

CARTOUCHERIE DU GOUVERNEMENT.

RAPPORT SUR LES OPÉRATIONS DE LA CARTOUCHERIE DE L'ÉTAT, DEPUIS LEUR DÉBUT JUSQU'AU 20 SEPTEMBRE 1883.

QUÉBEC, 20 septembre 1883.

Au sous-ministre de la milice et de la défense :

MONSIEUR,—Conformément aux instructions reçues et datées d'Ottawa, le 17 courant, j'ai l'honneur de faire le rapport suivant:—

I.—MACHINES.

Les machines et appareils destinés à la cartoucherie de l'État, dont la réception d'Angleterre et de manufacturiers du pays a été annoncée de temps à autres, ont été installés et complétés en novembre 1882. Les derniers installés et complétés sont les appareils de chauffage et de séchage des bâtiments pour le fulminate, et les plaques d'expériences au champ de tir de *Cove Fields.*

Pièces de rechange.

Le matériel comprend maintenant environ soixante-dix machines et appareils.

Il n'est pas une de ces machines qui ait été reçue accompagnée de pièces de réserve ; les devis ne comportaient pas d'emporte-pièces ni de matrices de rechange, etc. Ces pièces dûrent être faites à l'atelier de la cartoucherie, avant qu'on pût tenter aucune opération manufacturière.

On commença cette fabrication de pièces de rechange pour l'outillage, en mars 1882, après en avoir obtenu la permission, et on la continua sans interruption jusqu'à la fin de septembre 1882.

Pas plus de quatre machinistes ne furent employés à la fois à ce travail spécial. On trouvera ci-jointe une liste marquée A 1, des machines pour lesquelles ce travail a été fait.

En conséquence, la fabrication n'a pu être commencée avant le mois d'octobre 1882.

Outils et autres instruments pour l'atelier.

Le matériel reçu d'Angleterre pour l'atelier de la fabrique ne comprenait que des tours, des machines à forer et à façonner, sans aucun outil. Il fallait donc se procurer ces outils dans le pays. Des étaux, des limes, des coupoirs, des alésoirs, drilles, etc., de fabrication canadienne pour la plupart, ont été achetés, et nombre d'outils spéciaux durent être fabriqués à l'atelier pour faire les pièces de rechange dont il est question plus haut, et aussi pour faire les réparations nécessaires au matériel une fois la fabrication commencée. On trouvera ci-annexée une liste marquée A 2, des outils et accessoires qu'on s'est procuré pour les fins ci-dessus.

Réparations et modifications subséquentes des machines.

Depuis que la fabrique a commencé à fonctionner on a découvert dans les machines de nombreuses et graves défectuosités que le fonctionnement a mises en évidence. Comme il fallait remédier à ces défauts graduellement et au cours des opérations manufacturières, et que cela entraînait des dépenses qui ne pouvaient guère être portées à "un compte général de dépenses et réparations" par rapport à la fabrication des cartouches, j'ai pris le parti d'émettre des ordres spéciaux formant chacun des chefs particuliers pour chaque réparation ou modification, quand le mon-

tant de la dépense était tant soit peu important. On trouvera ci-annexée une liste, marquée B, de ces ordres et des dépenses ainsi faites, avec des remarques pour chaque ordre. Quoique la plupart de ces modifications et de ces réparations soient indiquées avec leur objet dans les remarques que contient la liste ci-dessus, cependant je dois spécialement signaler celles qui ont été faites pour les machines suivantes :

Machine n° 1, pour les balles.

Cette machine a été reçue avec un disque secteur dont les trous étaient trop grands et ne serraient pas suffisamment le "filin de plomb" en le coupant. Des bagues d'acier durent être insérées dans le disque secteur pour obtenir plus de prise.

Il y avait aussi quelque chose qui fonctionnait irrégulièrement dans le mode d'alimentation ; il fallait remédier à cela en ajoutant un ressort qui avait été complètement omis par les fabricants, afin de régulariser l'alimentation et produire des "lopins" d'un poids presque uniforme. Jusqu'à ce qu'on eût remédié à ces défauts, plusieurs poinçons et matrices furent forcés, ce qui occasionna beaucoup de réparations qui, autrement, n'auraient pas été nécessaires. La machine fonctionne bien maintenant.

Machine n° 2, pour les balles.

Cette machine à frapper la balle, est arrivée avec des matrices d'une forme qui ne s'accordait ni à la "machine à canneler," ni à la machine à "sertier." Elle produisait une balle plus grande certainement de $\frac{1}{100}$ en diamètre que la balle Snider, et qui ne s'adaptait pas même aux calibres types envoyés avec le matériel. Cela entraîna beaucoup de changements dans le matériel de fabrication des balles pour les opérations subséquentes, afin de pouvoir obtenir une balle d'un volume, d'un poids et d'une forme convenables.

Machine à découper les disques-bases.

On constata que cette machine, telle que construite, n'était pas en état de fonctionner longtemps. Tout un jeu de cylindres fournisseurs qui étaient plus nuisibles qu'utiles, a été enlevé; un seul jeu fait maintenant l'affaire d'une manière tout à fait satisfaisante.

Un nouveau conduit a dû être pratiqué pour les découpures faites au centre des disques bases. Dans la machine telle que primitivement construite, les découpures devaient tourner un angle aigu, empilées les unes sur les autres dans un étroit passage à peine plus grand que leur propre diamètre, et se dégager de la machine—ce qui était une impossibilité mécanique absolue, comme on l'a vu. Ce défaut a été la cause de beaucoup d'interruptions et de ruptures auxquelles on a complètement remédié. Cette machine découpe maintenant 30,000 disques par jour, sans d'autres réparations que celles nécessitées seulement par usure ordinaire.

Machine à fraiser les disques-bases.

La machine à fraiser les disques bases ne donna aussi d'abord que peu de satisfaction. L'axe de la "table d'alimentation" n'étant pas concentrique, les disques ne pouvaient pas être fraisés à leur centre ; l'action de la "came" sur la table d'alimentation était irrégulière, le levier transmettant cette action n'étant pas de longueur suffisante ni fixé au point voulu sur le bâti de la machine. Les poids servant à faire fonctionner les "déclics" et la "glissière du foret" forçaient trop la machine. Des ressorts leur ont été en conséquence substitués, et la machine, après tous ces changements, fonctionne bien à présent.

Machine à presser les parties constitutives de la cartouche.

La machine à presser les pièces composant la cartouche dut être considérablement modifiée. Telle que reçue, la "table d'alimentation" tournait sur un axe reposant sur un ressort dans un renfoncement fouillé dans le métal du bâti. Cela dut être enlevé, et il fallut un nouvel axe et un coussinet pour donner un gisement rigide à l'axe de la table d'alimentation. Les oscillations de la table d'alimentation,

de la machine qui se produisaient originairement, causaient une pression irrégulière de la cartouche, car si le "poinçon de pression" était baissé pour presser la cartouche de façon à l'adapter au calibre, il arrivait que le porte-amorce n'était pas à sa place, et le cliquet destiné à immobiliser la table d'alimentation pendant la pression n'agissant pas comme il fallait, le tout se brisait, ou pour le moins les disques-bases étaient lacérés, ou les culots déformés, et la cartouche devenait inutile.

Le principe de la machine est défectueux, car la pression et la résistance à la pression sont simultanées, et travaillent à allonger ou étendre la cartouche de manière à lui faire perdre la forme qu'elle devrait avoir. On était forcé de faire agir la pression sur la cartouche avant qu'elle eut pu pénétrer dans le moule destiné à lui conserver sa forme, et en conséquence, on ne pouvait donner à la cartouche toute la capacité voulue. On a obvié à cela par l'application de moules à embouchures évasées qui guident et maintiennent les disques en position normale sur les culots durant la compression. Aussi, n'éprouve-t-on plus de pertes par suite de douilles à disques excentriques. Une autre amélioration a été faite par la substitution d'un cliquet simple à un cliquet très compliqué. De fait, trente-deux pièces ont été retranchées de la machine, et deux leur ont été substituées avec avantage.

Machines pour capsules et porte-amorces.

Ces machines pour l'extension de la capsule et pour l'extension des porte-amorces, quand elles ont été reçues, avaient de faibles ressorts pour les pinces, et on les a remplacés par ceux qui sont à présent sur les machines, (sept).

Machine à pression pour les "cylindres."

La machine à pression pour les cylindres a dû être pourvue de nouveaux emporte-pièces et de matrices nouvelles pour presser les cylindres de papier de forme cylindro-conique; les matrices, etc., fournies avec la machine, les pressaient en forme de cylindre parfait, et en conséquence on perdait du temps en embontissant la "douille," car un cylindre légèrement conique à une de ses extrémités est plus facile à insérer et se presse aussi bien.

Chevalets de pointage.

Les chevalets de pointage pour faire l'épreuve des cartouches sont arrivés avec des coulisses qui ne s'adaptaient pas aux carabines Snider. Bien que j'aie essayé de les utiliser, il m'a fallu les mettre de côté après leur avoir fait subir plusieurs modifications et me servir des montures et coulisses d'ancien modèle, adaptés aux chevalets de pointage qui nous ont été fournis.

Guides de courroies et poulies.

Si l'on ajoute que les guides de courroies de toutes les machines durent être modifiés pour s'adapter à la position des arbres placés sur la même ligne et à l'inclinaison des courroies, et aussi que les poulies sur l'arbre-moteur durent être changées et modifiées pour donner la vitesse nécessaire aux différentes machines, quoique les poulies eussent été posées suivant les directions du fabricant du *matériel*, on aura une idée suffisante des modifications et des changements les plus importants qu'il a fallu faire subir à ce *matériel*.

Machines pour cartouches à poudre.

Deux espèces de cartouches à poudre sont maintenant employées dans le service, la "cartouche à poudre transformée," et la "cartouche à poudre de papier." La "cartouche à poudre transformée" est faite de "douilles" bosselées ou autrement endommagées, coupées à une longueur convenable et embouties à leur ouverture après avoir été remplies. Les "cartouches à poudre de papier" sont des cartouches toutes spéciales et demandent un outillage spécial. Aucune machine n'avait été reçue d'Angleterre pour la fabrication des cartouches à poudre de papier, et lorsqu'on a commandé, en mai dernier, 100,000 de ces cartouches, il m'a fallu faire cet outillage spécial et les modifications nécessaires à cette fin. On trouvera ci-annexée une liste, marquée C, de ces additions et modifications. La fabrique est pourvue maintenant du matériel nécessaire pour manufacturer ces cartouches.

Machines pour le vernissage et le remplissage des capsules.

Les machines pour remplir et vernir les capsules ont besoin d'être inspectées et ajustées de nouveau pour se trouver dans un parfait état de fonctionnement ; elles n'ont encore subi que les réparations et les modifications les plus urgentes.

Remarque générale.

Tout ce travail de construction en petit, si je puis ainsi m'exprimer, a dû être fait à l'atelier primitivement destiné aux réparations seulement, et il a fallu improviser à cette fin beaucoup d'appareils spéciaux, et prendre, pour cet objet, beaucoup de temps qui aurait dû être consacré à la fabrication.

II. Matières premières.

Les matières premières particulièrement destinées à la fabrication des cartouches à balle pour la carabine Snider ont été commandées en Angleterre pour la confection de 1,250,000 cartouches, sauf les articles qu'on pouvait se procurer en Canada, et pour lesquels la commande a été limitée à ce qui devait suffire pour fabriquer 250,000 cartouches.

Les articles suivants sont ceux qui ont été importés pour un quart de million de cartouches seulement :—

Papier de trois espèces. Cependant une commande subséquente porta la quantité totale reçue à ce qu'il fallait pour 1,250,000 certouches, vu qu'aucun fabricant canadien ne voulait entreprendre de nous en fournir.

Huile de pied-de-bœuf.

Huile de lin, crue et bouillie.

Cire—Nos 1 et 2, pour lubrifier les balles.

Poudre—R.F.G., de Waltham Abbey.

Alcool pour ciments.

Depuis, des échantillons ont été donnés à un fabricant canadien, M. Rolland, de Saint-Jérôme, près de Montréal, pour essayer la fabrication des espèces particulières de papier dont on a besoin.

Ces matières premières ont été reçues vers le milieu de juin 1882, et emmagasinées dans la fabrique. L'approvisionnement de papier a été complété l'hiver dernier.

La poudre a été déposée à la Citadelle, excepté celle qui devait et doit être employée immédiatement.

On trouvera ci-annexé une liste, marquée D, d'articles de matières premières reçues, ainsi qu'une liste, marquée E et 1, 2 des matières premières (spéciales) employées jusqu'à la date du dernier inventaire. Les composés fulminants n'y sont pas compris, parce qu'il est dangereux de les peser :

Matières premières (spéciales) reçues	$13,874 31
do do employées	4,981 96
Balance	$ 8,892 36

III.—Personnel.

Le personnel de la fabrique peut se diviser en deux classes :

1. Ceux qui reçoivent une rémunération invariable par jour ou par mois. (*Voir* a liste ci-jointe, marquée F 1.)

2. Ceux qui sont payés à la pièce. Cette classe d'ouvriers reçoit aussi un salaire fixe jusqu'à un certain point, comme l'indique la liste F 2 ci annexée, mais seulement lorsque, par suite d'un dérangement des machines ou d'une cause incontrôlable, ils ne peuvent travailler à la pièce et sont employés à un travail plus pressant pour l'avantage de la fabrique, quoique ce travail ne soit pas rémunératif pour ces ouvriers. Cette méthode, qui offre l'avantage du travail à la pièce quand il est possible, et en même temps celui de payer un prix raisonnable pour un travail et des services utiles qui autrement resteraient sans rémunération, a été jugée la seule capable de retenir à l'emploi de la fabrique des ouvriers expérimentés qui, avant cela, partaient aussitôt qu'ils avaient acquis l'expérience nécessaire, découragés par des chômages continuels. Cette méthode a eu aussi pour effet de prévenir les dommages

qu'auraient faits à l'outillage des ouvriers novices engagés pour remplacer les anciens, ce qui est une économie réelle, comme on en a eu la preuve.

Tous les employés de la fabrique, excepté le contre-maître, sont nés au Canada. Ci-annexé est un état, marqué C, des noms et désignations des employés.

J'inclus aussi une liste, marqué H, des prix payés pour ouvrages à la pièce, corrigée jusqu'à la date de mon rapport.

IV.—Fabrication des cartouches.

La fabrication des cartouches pour la carabine Snider se chargeant par la culasse, est difficile et compliquée. Elle comprend plus de cinquante opérations différentes, en partie manuelles, mais mécaniques pour la plupart, et requérant des machines spéciales qui diffèrent les unes des autres tant sous le rapport de la construction que sous celui du fonctionnement.

Le système de fabrication auquel on s'est jusqu'ici attaché est la confection graduelle de la cartouche pour carabine Snider au lieu d'une confection simultanée de toutes ses parties, et pour cela on ne fait marcher qu'une série des machines à la fois, en n'employant qu'un nombre restreint d'ouvriers.

Ainsi, les ouvriers doivent apprendre à diriger non-seulement une ou deux machines, mais peut-être cinq ou six, et ils sont employés à plus d'une opération. Il faut en conséquence plus de temps pour les dresser, et ils ne peuvent atteindre la perfection dans chaque opération à cause de la multiplicité et la variété de ces opérations en aussi peu de temps qu'ils le pourraient s'il y avait une plus grande division du travail. On remarque en ce moment à la fabrique une circonstance favorable dans le fait que de bons ouvriers qui étaient partis découragés parce qu'ils ne trouvaient pas une rémunération satisfaisante pour leur travail, reviennent maintenant qu'ils trouvent que les machines étant en meilleur état, ils peuvent gagner des salaires suffisants.

Il en résulte un progrès manifeste tant dans la qualité que dans la quantité de l'ouvrage fait.

C'est ainsi qu'un ordre pour 250,000 cartouches à balle a été donné immédiatement après qu'on en eût rempli un pour 100,000 cartouches à poudre, vers le commencement d'août, et que plus des deux tiers de cet ouvrage ont pu être faits en moins de sept semaines.

On a tout lieu d'espérer qu'avec les améliorations dont je puis faire rapport aujourd'hui, il ne sera pas difficile de fabriquer une moyenne de 1,000,000 de cartouches par année dans l'établissement tel qu'il est.

Un état, marqué I, de la quantité d'ouvrages faits à la fabrique depuis octobre dernier jusqu'à ce jour, est ci-annexé.

Qualité et description de la poudre employée.

La poudre dont on se sert pour la cartouche à balle réglementaire a été jusqu'ici la R.F.G., provenant de la poudrerie royale de Waltham Abbey. La poudre employée pour les cartouches à poudre de la dernière commande était de la poudre canadienne fournie par la Hamilton Powder Company.

Examen et épreuve des cartouches.

Au cours de la fabrication, les pièces produites sont fréquemment calibrées et examinées avec soin avant de passer d'un procédé à un autre. De fréquentes inspections et investigations durant cette période garantissent que toutes les parties de la cartouche sont de dimensions exactes. Pendant les procédés de finissage, on fait l'essai des cartouches en en tirant une moyenne. Il ne peut être fait ici une épreuve quotidienne de l'ouvrage, telle qu'elle se pratique dans les établissements plus considérables que le nôtre. Le temps disponible et la quantité fabriquée chaque jour ne permettent pas l'adoption du système sur une grande échelle; mais de fréquentes investigations ainsi que l'ouverture et l'examen d'un certain nombre de cartouches chaque jour, assurent l'accomplissement des instructions émises pour être suivies dans les procédés de finissage.

Après chaque essai, la moyenne des écarts est calculée sur chaque diagramme de tir. Pas une des moyennes obtenues n'a été au dessous de 10·9, ce qui est un aussi bon résultat que celui qu'ait jamais atteint la cartouche Snider.

Dans tous les examens et épreuves faits, je n'ai pas trouvé une défectuosité de nature à déprécier la valeur des cartouches fabriquées qui n'ait été découverte avant l'examen final. Je suis en conséquence d'opinion que les cartouches, tant à balle qu'à poudre, manufacturées à la cartoucherie, sont de service sous tout rapport, et qu'elles peuvent être favorablement comparées aux cartouches des derniers modèles fabriquées dans les autres pays, et elles sont supérieures aux cartouches Snider, qui sont actuellement emmagasinées au Canada.

Quelques-unes des expériences dont j'ai parlé ainsi que la fabrication de la première quantité de cartouches, ont été conduites au plus fort de l'hiver et au milieu de difficultés excessives ; cependant, aucun des diagrammes d'épreuve n'autoriserait une opinion contraire à celle exprimée ci-dessus quant au bon état de service qu'offrent sous tout rapport les cartouches fabriquées ici.

Instruments pour faire l'épreuve de la poudre et des cartouches.

Pendant l'année, des instruments précieux pour faire l'épreuve de la poudre et des cartouches ont été reçus, savoir :—1 chronographe de LeBoulangé et 1 densimètre de Bianchi, au complet. Ces deux instruments ont été placés dans le bâtiment servant de bureau à la fabrique. J'ai pu faire l'épreuve de poudres à canon de différentes fabriques, soumises pour en faire rapport, et aussi de cartouches, y compris une certaine quantité de cartouches endommagées emmagasinées en cet endroit.

Champ de tir à Cove Fields pour faire l'épreuve de la poudre à canon.

Conformément aux instructions reçues à ce sujet, un champ de tir a été préparé à Cove Fields pour éprouver la vitesse des poudres à canon. Il a été utilisé pour l'épreuve des poudres R.L.G.

V.—Administration.

Sous ce titre sont compris l'économie interne, le système adopté pour tenir compte de l'ouvrage fait, ainsi que des salaires et du matériel, le contrôle des envois et le compte de ce que reçoit la fabrique en fait de fournitures de toute espèce.

Economie interne.

Les heures de travail sont de sept heures du matin à midi, et de midi et demi à six heures de relevée, en toutes saisons. Les samedis, les travaux arrêtent à trois heures de l'après-midi, et les ouvriers sont payés.

Cela fait un total de soixante heures de travail dans une semaine de six jours ouvrables. A sept heures du matin on ouvre la grande porte pour faire entrer les employés ; à sept heures cinq minutes du matin, la porte est refermée, et personne ensuite n'est admis à moins que des raisons suffisantes ne soient données pour faire excuser ce manque de ponctualité.

Aucun travail n'est fait les jours de fête observés dans la province de Québec.

Quand il devient nécessaire d'employer des machinistes ou autres ouvriers en dehors des heures réglementaires de travail, leur temps compte de moitié plus, suivant les règlements des établissements manufacturiers locaux. Cela n'est autorisé que quand il y a à faire un travail d'une nature urgente et qui ne saurait être complété pendant les heures de travail, afin de prévenir des chômages.

La semaine pour l'ouvrage à la pièce se compte d'un jeudi à l'autre, et d'un samedi à l'autre pour les employés à salaires fixés. Ça donne le temps de préparer les listes de paie pour ouvrages à la pièce, vu que tous sont payés le samedi. Le temps perdu par absence pendant des fractions de jours est déduit à tant par heure, d'après le taux de la paie quotidienne. Cette règle s'applique à tous les ouvriers à tant par jour, qu'ils soient à un salaire fixe par jour dans la première ou bien dans la seconde classe. Le contre-maître et les commis sont payés chaque mois.

Mode adopté pour tenir compte de l'ouvrage fait à la pièce.

Le produit du travail qui se fait d'une opération à l'autre est mis dans des barils ou boîtes contenant une quantité donnée d'ouvrage comptée d'après une échelle semblable à celle suivie à l'arsenal de Woodwich;—il y a de l'ouvrage que l'on compte par la pesanteur et d'autre par le nombre de pièces. Chaque baril ou boîte contient, outre le produit du travail fait, un " billet d'ouvrage " (*work ticket*) sur lequel sont inscrits le nom de l'ouvrier, le temps qu'il a pris à faire l'ouvrage, et la quantité d'ouvrage fait.

Le temps pris et les quantités pour chaque espèce d'ouvrage sont inscrits dans le livre des " surveillants," au crédit de chaque ouvrier, par le surveillant qui a la direction de l'opération. Ces livres sont envoyés au bureau le jeudi, à temps pour préparer les listes de paie pour le samedi suivant. Les différentes quantités d'ouvrages sont évaluées et additionnées, et chaque ouvrier est payé au prorata de la quantité de l'ouvrage qu'il a fait.

Le système de billet d'ouvrages faits a cet avantage, qu'on peut faire remonter les défectuosités qui se seraient glissées au cours des procédés de fabrication jusqu'à l'examinateur en défaut. Cette attribution de responsabilités continue jusqu'au moment de l'emballage, alors que tous les défauts doivent avoir été constatés. L'examinateur qui a fait l'examen final, est tenu responsable de tous les défauts extérieurs qui sont découverts pendant l'épreuve.

Mode adopté pour tenir compte de l'ouvrage fait à l'atelier.

On tient un journal des ouvrages faits pour les machinistes, le mécanicien et les journaliers employés à un salaire fixe par jour.

Dans ce livre, on marque combien de temps chaque machiniste a été employé à tel ouvrage sur telle machine. D'après ce registre, les gages pour réparations, etc., à l'outillage, sont portés aux différents ordres émis pour ces réparations quand le montant en est important, ou à un compte de réparations et frais généraux lorsque ces réparations sont d'une nature générale, qu'elles sont requises par suite d'usure et de détérioration dans le cours ordinaire des choses, et qu'elles ne peuvent être portées à un ordre particulier. Règle générale, tout ce qui ne s'élève pas à $5 au total n'est point porté à un ordre spécial. En émettant des ordres pour la fabrication de quantités déterminées de munitions à la fois, et en portant au compte de ces ordres particuliers toutes les matières premières employées et les salaires payés pour les remplir, le contrôle sur les dépenses est plus régulier et plus facile; tout gaspillage peut aussitôt être découvert et arrêté.

Comptabilité.

Le système suivant de comptabilité est celui adopté au bureau de la fabrique :—

Un grand-livre du magasin, pour matières premières, outils et instruments emmagasinés sortis du magasin—(A).

2. Grand-livre des dépenses en matériaux et gages—(B).

3. Livre contenant l'inventaire de l'outillage, des outils et instruments de la fabrique—(C).

4. Livre d'ordres, contenant les détails des ouvrages à faire d'une nature spéciale —(D).

5. Livre contenant les listes de paie—(E).

Grand-livre du magasin.

Dans ce grand-livre sont entrés tous les articles de matières premières, les outils et instruments à la date de leur réception des mains des fournisseurs, avec le prix de chaque article et les quantités reçues; on y entre aussi tous les articles de matières premières, les outils et instruments qui servent à la fabrication ou l'entretien en bon ordre du matériel et de l'outillage de la manufacture. Le grand-livre montre aussi de quelle manière les articles sortis de la fabrique ont été utilisés et distribués, et ils paraissent comme ayant été portés au grand-livre B des dépenses des matériaux (N° 2), ou dans le livre d'inventaire (N° 3)—C.

Grand-livre B.

Dans le grand-livre B sont tenus deux comptes séparés :—

1. L'un comprend toutes les dépenses en gages et matériaux faites pour remplir les ordres détaillés dans le livre d'ordres D décrit ci-après, chaque ordre portant un numéro d'ordre.

2. L'autre comprend toutes les dépenses en gages et matériaux faites pour réparations n'excédant pas $5 au total, ou non autrement ordonnées d'une manière spéciale quand elles sont au-dessous de cette somme, et aussi toutes les dépenses qui ne peuvent être portées à un compte spécial, telles que les gages des mécaniciens, les réparations à la machine à vapeur, l'huile lubrifiante pour les arbres placés sur une même ligne, et autres dépenses d'une nature générale qui ne peuvent être entrées en compte qu'en ajoutant un percentage au coût de production des munitions fabriquées.

Livre d'inventaire C.

Dans le livre d'inventaire C sont donnés les détails de toutes les machines, outils, etc., de la fabrique, et de toutes leurs pièces séparément; aussi le détail de tous les outils et instruments en usage à l'atelier.

Toutes les machines, outils, instruments, etc., qui y sont mentionnés, sont portés comme appartenant à tels bâtiments, salles, étages et sections. Il y a aussi un petit magasin où sont envoyés quand ils ne servent pas, tous les outils qui n'appartiennent point à une machine en particulier et qui sont sujets à s'user rapidement et à devenir bientôt hors de service, tels que limes, ciseaux, coupoirs, etc. Ces outils, lorsqu'ils sont hors d'usage, sont portés au compte des réparations générales, excepté quand il peut être constaté qu'ils sont devenus complètement hors d'usage en s'en servant pour remplir un ordre spécial, et dans ce cas ils sont portés au compte de cet ordre spécial.

Livre E contenant les listes de paie.

Le livre E de listes de paie contient un registre des noms des employés permanents, tels que les artisans, le mécanicien, les journaliers et le gardien, avec le montant payé chaque semaine à chacun d'eux et leur signature accusant reçu de la somme.

Livres d'ordres D.

Dans ce livre d'ordres sont entrés, comme il a déjà été dit, les ordres spéciaux pour fabrication, ou pour les réparations ou les modifications à faire subir aux machines, avec numéros d'ordre. Chacun de ces ordres forme une tête de compte distincte dans le grand-livre B.

Divers.

On tient aussi d'autres livres, comme le journal d'ouvrages faits, déjà mentionné; un livre de réquisitions; un livre de présence pour les ouvriers travaillant à la pièce; un livre de notes pour l'expédition quotidienne des matières premières, et les livres qu'on tient généralement pour mémoire ou référence, savoir: livre de correspondance, etc.

Je compte que ce rapport fournira les renseignements requis.

Les améliorations dans les détails se suggéreront d'elles-mêmes au fur et à mesure que marcheront les opérations; le progrès maintenant tout à fait digne d'attention qui s'est fait dans la production, indique cela clairement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

Osc. PRÉVOST, major,
Surintendant.

(A 1.)

ÉTAT des ouvrages faits en conformité de l'autorisation reçue le 8 février 1882.

Date de l'ordre.	N° de l'ordre.	N° et objet de la machine.	Ouvrage fait.	Montant du coût.	Montant des gages.	Observations.
1882.						
20 février.	Ordre 1...	M. 364 Découper et façonner des disques-bases	Poinçons et matrices de rechange.			
do ...	do ...	367 Percer et façonner des culots (externes)				
do ..	do ...	368 Découper et façonner des culots (internes)				
do ...	do ...	369 Percer des trous dans les culots				
do ...	do ...	370 Découper et façonner des porte-amorces				
do ...	do ...	371 2 extensions des porte-amorces		20 73	369 58	
do ...	do ...	373 Reborder les porte-amorces				
do ...	do ...	375 Frapper des capsules				
do ...	do ...	376 Extension des capsules				
do ...	do ...	384 Perforer une enclumette				
do ...	do ...	388 Pression de cylindre papier				
do ...	do ...	395 Pression et assemblage des parties				
do ...	do ...	396 River et percer				
do ...	do ...	426 Mouler les tampons				
4 avril ...	Ordre 2...	365 Fraiser les disques-bases	Mis en état de fonctionner.			
do ...	do ...	372 Parachever les porte-amorces				
do ...	do ...	377 Parachever les capsules				
do ...	do ...	378 Charger les capsules				
do ...	do ...	380 Machines à presser le fulminate				
do ...	do ...	386 Couper le papier en bandes				
do ...	do ...	387 Rouler les cylindres				
do ...	do ...	390 Découpoir pour douilles				
do ...	do ...	391 Découpoir pour pièces d'étin				
do ...	do ...	393 Cintrer les douilles				
do ...	do ...	394 Emboutir				
do ...	do ...	397 Remplir de poudre les cartouches		8 18	242 77	
do ...	do ...	398 Machine à sertir				
do ...	do ...	399 Machine à capsuler				
do ...	do ...	409 Machine à forer verticale				
do ...	do ...	413 Pompe foulante				
do ...	do ...	414 Soupape régulatrice				
do ...	do ...	418 A balles				
do ...	do ...	419 A canneler				
do ...	do ...	420 Calibrer à chaud les balles et les tamponner				
do ...	do ...	421 Réchaud à vapeur pour lubrifier les balles				
do ...	do ...	529 Pétrisseur				
				$28 91	$612 35	
		Valeur du charbon consommé pour les ordres ci-dessus	.....	$284 98		

(A. 2.)

Liste des outils, etc., pour l'atelier.

		$ cts.
Tarière à vis	1	0 40
Enclume et découpoir	1	.....
Soufflets	1	0 05
Ciselets	4 prs.	5 00
Mandrins (complets)	2	.....
do drille brév. de Whiton	.....	9 75
Ciseau à douille	1	0 35
do à froid	2	Magas milit.
Mains de fer pour accoupler.	1 pr.	.....
Crampons	2	.....
Drilles, à vis, de différentes grandeurs	59	51 10
Drilles à levier	1	7 00
do à vis	1 dz.	2 00
do do	2	0 42
Chape, pour poulies	1	.....
do en métal à canon	3	.....
Matrices pour mandrins	3 prs.	.....
Chassoirs en bois et en métal à canons	2	Magas. milit.
Chassoirs en cuivre	1	
Tenailles	8	.....
Toile-émeri	9½ vgs	5 04
Roues d'émeri	144	24 96
Limes	4	Magas. miiit.
do	17⅔ dz.	71 17
Machine à faire des rebords, assemblage	1	0 35
Machine à faire des rebords, en métal, modèle	6½ lbs.	2 93
Forge volante	1	30 00
Vrilles	2	0 40
Vrille ou alésoir	1	Magas. mllit.
Douille de calibre	1	0 45
Plaques d'assemblage	4	3 00
Marteaux, en acier	4	5 00
do à main	1	Magas. milit.
do de machiniste	2	1 65
Martineur	1	0 60
A reporter	.....	.....

		$ cts.
Report	.....	.....
Manches, pour limes	18	0 90
do pour ciseaux	2	1 00
do pour tours	.....	F. à l'atelier
Anspects, 6 pieds	4	Magas. milit.
Manches de foret pour tour.	.....	F. à l'atelier
Fer	.....	26 89
Marteaux à pointe	16	F. à l'atelier
Alliage servant à souder	1 lb.	0 45
Pierres à repasser	4	0 90
Emporte-pièces "D.C."	2 je'x	4 00
Étais, au complet	2	40 00
Égohine à refendre	1	2 00
Tournevis	6	2 45
do	1	Magas. milit.
Vis assorties	.....	7 56
Clefs à vis	4	Magas. milit.
Équerres de machiniste	2	27 00
Outils pour châssis n° 5	2	0 24
Pointes en acier, 54 lbs.	2	1 62
Filières et tarauds	4	4 25
Tenailles	2 prs.	1 00
Truelles de maçon	1	0 75
Outils pour machines à façonner	.....	37 00
Manch. d'outil et poinçons		
Tête fixe de tour	1	10 00
Tournevis	2	0 60
Outils pour tours, $\frac{5}{8}$	16	F. à l'atelier
do do $\frac{3}{4}$	18	
Étaux	3 prs.	18 00
do de forgeron	1	4 50
do d'établi	3	6 00
do à main	2	1 00
do de forgeron	1	7 36
Clefs anglaise, à écrou, 12 pouces	2	2 40
Total	.....	430 09

(B.)

TABLEAU DES MODIFICATIONS FAITES AUX MACHINES.

Date de l'ordre.	Numéro de l'ordre.	Numéro et objet de la machine.	Description des ouvrages faits.	Coût des matériaux employés.	Montant des gages.	Remarques.
1882.				$ cts.	$ cts.	
4 août...	Ordre 4...	M. 413 A pression pour les balles...	Inséré 24 bagues d'acier dans les trous du disque-secteur	0 95	17 50	Les trous dans la table de coupage telle qu'elle a été reçue ne pouvant servir.
19 do ...	do 5...	.....	Une poulie à percer et à tourner pour pétrisseur, pompe à pression ; deux machines à capsuler ; une machine à moudre l'argile ; arbres de couche au rez-de-chaussée, bâtiment principal ; mis des boulons dans les accouplements des arbres, et leurs guides changés	0 48	19 00	Ces travaux ont dû être faits pour hâter l'ajustement dans l'outillage. Carrier et Lainé ont entrepris ces ouvrages ; ils ont manqué de les faire à temps ; le montant en a été retranché de leur compte. L'accouplement fourni ne pouvant soutenir l'effort de la presse hydraulique.
4 sept...	do 6...	.....	Calibre de disques-bases et porte-bandes pour feuillard d'enclumettes.....	2 12	18 00	N'a pas été fourni avec l'outillage, il n'y avait pas de crédit pour cela ; il a été fait à l'atelier. Un support pour remplacer les accessoires inutiles sur la machine à "enclumettes."
18 oct...	do 10...	M. 369 A percer et fixer les culots...	Nouveau poinçon, nouveau porte-poinçon et modification du poinçon d'en bas...	0 61	13 46	Le poinçon et les matrices fournis avec l'outillage étaient d'un acier trop doux ; il n'y a que l'acier "Vickars" pour durer.
18 do ...	do 12...	364 A percer et façonner des disques-bases	Nouvel emporte-pièce et modification des traverses mobiles.....	0 15	4 51	Pour remédier à une construction vicieuse.
2 nov...	do 15...	364 do do ...	Un nouveau poussoir ; un nouvel emporte-pièce creux.....	2 70	43 14	
do ...	do 18...	365 A fraiser des disques-bases	Nouveaux axes pour la table d'alimentation.....	0 85	26 40	do do
12 janv...	do 22...	395 A pression des parties constitutives de l'étui.....	20 nouveaux poinçons et matrices.....	1 50	85 77	do do

(B.)—TABLEAU DES MODIFICATIONS AUX MACHINES—*Fin.*

Date de l'ordre.	Numéro de l'ordre.	Numéro et objet de la machine.	Description des ouvrages faits.	Coût des matériaux employés.	Montant des gages.	Remarques.
1883.				$ cts.	$ cts.	
22 janv...	Ordre 23...	M. 388 Mach. à presser les cylindres papier.....	Nouvelles matrices et modification des emporte-pièces.....	0 20	13 05	Pour remédier à une construction vicieuse.
16 fév...	do 25...	364 A percer et façonner des disques-bases.....	Nouveaux emporte-pièces	.....	3 43	do do
23 do ...	do 27...	418² A pression pour balles.....	Nouveaux emporte-pièces et matrices et modifications faites	1 13	107 70	do do
21 mars...	do 28...	395 A pression des parties constitutives de l'étui	Réparations à la machine.....	.....	8 91	Dû à sa construction vicieuse.
27 do ...	do 30...	419 Machine à canneler	do	.....	17 01	Dû aux matrices défectueuses de la machine à balle n° 2.
4 mai...	do 35...	365 A fraiser des disques-bases ..	Réparation et fabrication d'une nouvelle came pour le trépan de la drille.....	0 97	22 79	Pour remédier à une construction vicieuse.
31 do ...	do 41...	395 A pression des parties constitutives.....	10 nouveaux moules à embouchure évasée pour les étuis de cartouches.....	2 98	80 45	do do
5 juin...	do 42...	418 A pression pour balles.....	Une nouvelle plaque de garde ; 24 nouv. bagues en acier sur "disque-secteur."	3 00	46 20	do do
17 mai...	do 49...	.....	Changer 2 glissoires pour les chevalets de tir et les adapter aux coulisses des chevalets.....	.....	5 50	do do
5 juill...	do 53...	M. 365 A fraiser les disques-bases	Réparation de la machine.....	.....	13 30	do do
17 août....	do 60...	426 Machine à tampons d'argile.	Nouveau levier (inachevé, mais avancé)	0 35	4 40	Cela a été brisé par suite d'un fonctionnement défectueux de la machine.
25 do ...	do 63...	419 Machine à canneler.....	Modification du disque et du segment....	.....	10 35	Pour s'adapter à la forme de la balle telle qu'elle est fabriquée maintenant.
29 do ...	do 66...	395 A pression des parties constitutives.....	Nouveau cliquet et modification de la came.....	.....	7 40	Pour remédier à une construction vicieuse.
12 sept...	do 70...	398 Mach. à sertir les cartouches.	Refaçonnage du disque et du segment (inachevé, mais avancé)	.....	6 30	Pour s'adapter à la forme de la balle telle qu'elle est fabriquée maintenant.
				18 09	574 57	

(C.)

ÉTAT DE L'OUTILLAGE ADAPTÉ À LA FABRICATION DES CARTOUCHES À POUDRE.

Date de l'ordre.	N° de l'ordre.	N° et emploi de la machine.	Description de l'ouvrage fait.	Coût des matériaux empl'yés.	Montant des gages.	Observations.
1883.				$ cts.	$ cts.	
21 mai. ...	Ordre 36.	M. 39¾ A rouler et préparer la cartouche à poudre.	4 machines transformées.	0 16	21 91	
26 do ...	do 38.	395 A presser les parties constitutives.	10 nouveaux moules à embouchure évasée (pour cartouches à poudre)..	0 75	18 82	
26 do ...	do 39.	39¾ A rouler et emboutir les cartouches à poudre.	1 machine transformée.....	0 46	8 22	
30 do ...	do 40.	369 A percer les culots	2 nouveaux poinçons, (1 pour cartouches à poudre et 1 p. cartouc. à balle	0 22	5 15	
30 juin. ...	do 48.	388 A presser les cylind. papier..	Nouvelle matrice pour cylindres de cartouches à poudre et modification des deux poinçons pour les mêmes.....	0 30	9 42	
				1 89	63 52	

[D.]

Matières premières (spéciales) reçues.

	—	$ cts.
Fulminate de mercure	25 lbs.	47 85
Papier brun, 90 lbs	40 rames.	364 13
do 42 "	25 "	125 32
do 45 "	90 "	309 88
Papier de soie, blanc	22 "	17 40
do gris	9 "	8 40
Laque (orange)	728 lbs.	177 94
Feuillard de laiton—culot externe	7,047 "	1,057 05
do do interne	3,820 "	592 05
do douille	10,710 "	1,686 83
do enclumettes	1,568 "	235 20
do porte-amorce	7,963 "	1,194 45
Feuillard de cuivre—capsules	1,561 "	265 37
Feuillard de fer	16,426 "	535 38
Colle	330 "	32 71
Huile de lin	34 galls.	23 56
Huile de pied de bœuf	5 "	3 65
Huile d'olive	30 "	24 33
Chlorate de potasse	30 lbs.	6 09
Goudron de Stockholm	75 galls.	13 87
Cire—canadienne	400 lbs.	127 50
do anglaise	112 "	32 24
Alcool	117 galls.	113 36
Sulfate d'antimoine	17½ lbs.	1 95
Laque en grains	112 "	43 12
Safran des Indes	112 "	6 82
Plomb, en saumon	89,700 "	2,804 55
Charbon	278 "	1,474 46
Coke	13 chaldrons	82 00
Poudre—anglaise	2,600 lbs.	572 00
do canadienne	8,240 "	1,812 80
Huile pour l'outillage	120 galls.	82 05
		13,874 31

[E 1.]

Matières premières (spéciales) employées.

	—	$ cts.
Fulminate de mercure		
Papier brun, 90 lbs	19 rames.	169 88
do 45 "	33 "	65 98
do 42 "	12 "	58 89
Papier de soie blanc	5 "	3 93
do gris	1 "	0 93
Laque (orange)	210 lbs.	51 03
Feuillard de laiton—culot externe	3,412 "	511 80
do do interne	2,021 "	313 21
do douille	5,098 "	802 94
do enclumettes	605 "	90 75
do porte-amorce	3,818 "	572 70
Feuillard de cuivre—capsules	813 "	138 21
Feuillard de fer—disques-bases	6,027 "	198 02
Colle		
Huile de lin	17½ galls.	11 18
do de pied de bœuf	1 "	0 73
do d'olive	2 "	1 63
Chlorate de potasse		
Goudron de Stockholm	1 gall.	0 19
Cire—canadienne	124 lbs.	38 10
do anglaise	112 "	32 24
Alcool	36½ "	28 83
Sulfate d'antimoine		
Laque en grains	112 lbs.	43 12
Safran des Indes	½ "	0 04
Plomb, en saumons	5,285 "	179 30
Charbon	225 tonnes.	1,222 71
Coke	10½ chaldrons	64 50
Poudre—anglaise	1,450 lbs.	319 00
do canadienne	1,580 "	347 00
Huile pour l'outillage	105 galls.	72 67
		5,340 11
DÉCHETS—Feuillard de cuivre, 357 lbs $ 53 55		
do do bronze 2,941 " 294 10		
do do fer 700 " 10 50		
		358 15
		4,981 96

(E 2.)

Existences.

		$ cts.			$ cts.
F. de bronze, culot exter..	3,635 lbs.	545 25	Report.....	.....	6,421 04
do do inter..	1,799 "	278 84			
do douille.....	5,612 "	883 89	Papier de soie.....	17 Rs.	13 47
do enclumettes.	963 "	144 45	do "N. B." manille de Reid.....	34 "	29 58
do porte-amorce	4,145 "	621 75	Poudre, anglaise.....	1,150 lbs.	253 00
Brosses, ciment, large.....	6	.....	do canadienne.....	6,660 "	1,465 20
do do	5 douz.	12 50	Huile de charbon.....	40 galls.	11 20
Cuivre, capsules.....	748 lbs.	127 16	do lin.....	16½ "	12 38
Déchets de coton.....	224 "	18 48	do pour l'outilage.	15 "	9 38
do laine.....	90 "	18 00	Pierres à repasser.....	2	0 60
Charbon, laboratoire.....	23 tonnes.	109 25	Huile de pied de bœuf.....	4 galls.	2 92
do fabrique.....	30 "	142 50	do d'olive.....	28 "	22 70
Coke.....	2½ chald.	17 50	Laque, orange.....	518 lbs	126 91
Drilles à vis.....	49	.....	Acier à outils.....	7 "	0 35
Larmiers.....	4	0 80	do Sanders.....	63½ "	9 52
Toile-émeri.....	12	0 30	do Vickars.....	480 "	144 00
Limes variées.....	80	32 40	do (en barres).....	1¾ "	3 95
Manches, lime.....	7	0 35	Feuillard, cuivre.....	357 "	53 55
do tour.....	12	.....	do laiton.....	2,941 "	294 10
Fer, disques-bases.....	10,399 lbs.	337 36	do fer.....	700 "	10 50
do feuillard.....	10½ "	0 30	Laque en grains.....	112 "	43 12
Disques, en cuivre.....	2	.....	Térébenthine.....	¾ gall.	0 75
Plombagine.....	½ lb.	0 13	Goudron de Stockholm....	74 galls.	13 68
Plomb en saumons.....	84,415 lbs.	2,625 25	Safran des Indes.....	111½ lbs.	6 78
Disques, en plomb.....	3	.....	Cire canadienne, n° 1.....	132 "	46 20
Guipons.....	6	.....	do do n° 2.....	144 "	43 20
Fulminat de mercure.....	.....	.....	Esprits méthyléneux.....	80½ galls.	84 53
Papier, 9 lbs.....	21 Rs.	194 25	Blanc.....	272 lbs.	4 77
do 45 lbs.....	66 Rs., 380 feuilles.	243 90	Argile, Newcastle.....	1 sac.	2 50
do 42 lbs.....	13 Rs.	66 43	Papier gris.....	8	7 47
A reporter.....	.....	6,421 04		.....	9,137 35

(F 1.)

Liste des employés salariés.

Noms.	Taux par jour.
	$ cts.
William Dixon.....	3 51½
F. E. Knight.....	1 50
Arthur J. Duchesnay.....	1 00
Charles Robitaille.....	2 50
Thomas Lane.....	2 00
Anson G. Ronan.....	2 00
François Hallée.....	2 00
G. Goudie.....	1 00
O. Bolduc.....	1 00
G. Grenier.....	1 00
J. B. Lefebvre.....	1 00
Matté Boucher.....	1 00

(F 2.)

Liste des employés à la pièce.

—	—	Moyenne par jour.
		$ cts.
1	Charles Roy	1 08⅓
2	William Joyce	1 00
3	Thos. Douglass	0 30
4	Joseph Robichaud	0 30
5	Eugénie Genest	0 30
6	Délima Genest	0 30
7	Délima Tessier	0 30
8	Marie Lépine	0 25
9	Olive Lépine	0 20
10	Sophie Fiset	0 23⅓
11	Emelie Roussel	0 25
12	Théophile Rochette	0 15
13	Sarah Martel	0 20
14	Rose Fiset	0 25
15	Louis Robichaud	0 15
16	Alex. Wright	0 20
17	Josephine Lavallée	0 20
18	Clara L'Heureux	0 20
19	Zélia Gagné	0 20
20	Victor Fiset	0 15
21	Isidore Giroux	0 15
22	Alphonse Pelletier	0 15
23	Léda Pouliot	0 20
24	Delina McCarthy	0 20
25	Marie Baker	0 20

G.

Liste nominale.

Nom.	Emploi.	Lieu de naissance.	Observations.
William Dixon	Contre-maître	Angleterre	
F. E. Knight	Commis	Canada	
Arthur J. Duchesnay	do	do	
Charles Robitaille	Ouvrier	do	
Thomas Lane	do	do	
Anson G. Ronan	do	do	
François Wallée	do	do	
G. Goudie	do	do	
Ovide Bolduc	Mécanicien	do	
Gabriel Grenier	Journalier	do	
J. Bte. Lefebvre	Gardien	do	
Charles Roy	Surveillant	do	
William Joyce	Examinateur	do	
Thomas Douglas	Fabric. des cartouches	do	
Jos. Robichaud	do	do	
Eugénie Genest	do	do	
Délima Genest	do	do	
Délima Tessier	do	do	
Marie Lépine	do	do	
Olive Lépine	do	do	
Sophie Fiset	do	do	
Emélie Roussel	do	do	
Théophile Rochette	do	do	
Sarah Martel	do	do	
Rose Fiset	do	do	
Louis Robichaud	do	do	
Alex. Wright	do	do	
Joséphine Lavallée	do	do	
Clara L'Heureux	do	do	
Zélia Gagné	do	do	
Victor Fiset	do	do	
Isidore Giroux	do	do	
Alphonse Pelletier	do	do	
Léda Pouliot	do	do	
Delima McCarthy	do	do	
Marie Baker	do	do	
Matté Boucher	Journalier	do	

(H.)

Prix des ouvrages à la pièce pour munitions d'armes à feu portatives.

17 septembre 1883.

Opérations.	Par 1,000.
Fabrication de la douille.	$ cts.
Pour découper du papier	0 01 2/10
do laiton en longueurs	0 01
do do en largeurs	0 01
Poser du papier de soie sur le laiton	0 06
do brun	0 08
Découper des pièces de douille	0 01
Cimenter	0 10
Assembler et percer les culots	0 03
Préparer les disques et les porte-amorces	0 02 4/10
Percer les culots	.....
Cintrer les douilles	0 10
do et assujétir les douilles	.....
Faire l'examen des douilles	0 04
Insérer le cylindre et assemb. les douilles	0 24
River et percer les porte-amorces	0 03
Insérer les doublures	0 05 5/10
Rogner les douilles pour cartouches à poudre	0 08 4/10
Cintrer et insérer le cylindre et assembler les douilles pour cartouches à poudre	0 30
Pression des douilles	0 05
Surveillance	0 01 6/10
Percentage	0 08 4/10
Remplissage et finissage.	
Examen final	0 05
Découper du papier	0 00 6/10
Placer les balles dans les plateaux	0 02
Calibrer à chaud et nettoyer les balles	0 10 2/10
Remplir de poudre les cartouches	0 03
Insérer le coton et la balle	0 17
Cirer la balle	0 02
Sertir les cartouches	0 02 4/10
Emboutir les petits bouts des doublures	0 04
Les applatir	0 04
Emboutir le bout des étuis	0 09
Placer les capsul. et enclu. sur plateaux	0 02 5/10
Calibrer	0 07 2/10
Calibrer les cartouches	0 03 6/10
Mettre en paquets	0 10
Calibrer la longueur	0 03 6/10
Les mettre en caisse, et les peser	.....
Étiqueter et estamper	0 4 2/10
Percentage	0 14 4/10
Cylindres.	
Découper le papier en bandes	0 01 3/10
Coller les bandes	0 01
Porter les bandes aux rouleurs et les remporter	0 00 8/10
Rouler	0 08
Presser	0 02 5/10
Surveiller	0 01 4/10
Percentage	0 01 2/10

Opérations.	Par 1,000.
Enclumettes.	$ cts.
Percer	0 00 3/10
Nettoyer	0 00 1/10
Faire l'examen	0 00 6/10
Percentage	0 00 1/25
Disques-bases.	
Percer	0 03
Nettoyer	0 00 2/10
Fraiser	0 03
Faire l'examen	0 02 4/10
Noircir	0 02 2/10
Séparer	0 00 2/10
Surveiller	0 00 4/10
Percentage	0 00 5/10
Culots internes.	
Frapper	1 01 5/10
Nettoyer et apprêter	0 00 3/10
Faire l'examen	0 05
Percentage	0 00 1/10
Découper en bandes	0 00 5/10
Culots externes.	
Frapper	0 01 2/10
Nettoyer	0 00 2/10
Faire l'examen	0 05
Percentage	0 00 1/10
Porte-amorces.	
Frapper { 1er procédé	0 00 7/10
2ème do	0 03
3ème do	0 03
Couper de longueur	0 03
Reborder	0 03
Surveiller	0 01 9/10
Découper des bandes	0 00 5/10
Faire l'examen	0 01 2/10
Nettoyer et recuire	0 00 8/10
Vernir avec de la laque	0 00 3/10
Percentage	0 01
Capsules (vides.)	
Frappe, 1er procédé	0 00 7/10
do 2e do	0 03
Couper de longueur	0 02
Surveillance	0 01
Faire l'examen	0 01 2/10
Nettoyer et recuire	0 00 8/10
Découper par bandes	0 00 5/10
Percentage	0 00 3/10

(H.)

PRIX des ouvrages à la pièce pour munitions d'armes à feu portatives—*Suite*

Opérations.	Par 1,000.	Opérations.	Par 1,000.
Capsules (remplies.)	$ cts.	*Balles.*	$ cts.
Mélange des matières	0 03	Filer le plomb	0 01 5/10
Transport des matières des bâtisses du fulminate	0 00 7/10	Enroulement du filin sur la machine	.....
Remplissage	0 00 9/10	Fabrication. { 1ère opération	0 01
Pressage et finissage, etc	0 04 2/10	{ 2ème do	0 02
Surveillance	0 01	Assortissement des lopins	.....
		Les canneler	0 01
		Les rectifier, etc	0 04
Tampons en argile.		Les assortir et les mettre en boîtes	
		Pour tenir compte des ouvrages faits et pour le balayage	.....
Fabrication complète	.....	Surveillance	0 01 2/10
Moudre l'argile	0 00 8/10	Ouvriers, réparations des machines, matrices, poinçons, etc	0 05 6/10
Façonner les tampons	0 03	Tamponner	0 06
Cuire les tampons	0 00 8/10		
Les calibrer et cirer	0 00 7/10		
Percentage	0 00 3/10		

(J.)

ÉTAT des munitions fabriquées jusqu'à cette date.

—	Cartouches à balles.	Cartouches à poudre.	Capsules.
Livré au garde-magasin, ainsi qu'il appert de ses reçus	69,720	128,900	
Restant en mains (remplies)	6,000	17,000	
do do	.....	.....	4,000
Total	75,720	145,900	4,000

Prêtes à remplir	150,200
Finies en partie	132,000
Total	282,000

Procès-verbal d'un comité d'inspection assemblé au bureau de la milice à Québec, par ordre de l'honorable ministre de la milice et de la défense—ordre daté d'Ottawa le 6 octobre 1883—aux fins de faire sans délai l'épreuve des cartouches fabriquées à Québec, sous la surveillance du major Prévost, et d'en faire un rapport détaillé.

Président:

Lieutenant-colonel T. J. Duchesnay, A.A.G., 7ème district militaire.

Membres:

Le lieutenant-colonel E. B. Beer, du 74ème bataillon.
Le lieutenant-colonel E. G. Scott, du 8ème C.R.
Le major C. J. Short, de la batterie B., R.S.C.
Le capitaine H. F. Perley, de l'état-major des quartiers généraux.
Le capitaine G. H. Balfour, du 8ème C. R.
Le capitaine E. A. Macnachtan, C.A.P.

Le comité s'est assemblé les 8, 9, 10 et 11 octobre 1883, et a procédé à l'exécution des ordres transmis par la lettre du 6 octobre courant:—

1° En faisant une inspection minutieuse et détaillée de la fabrication de cartouches à la fabrique canadienne.

2° En tirant 90 des cartouches susdites à 500 verges, avec la carabine posée sur un chevalet de tir Whitworth.

Des diagrammes de ce tir sont annexés au procès-verbal.

3° En tirant aussi, pour les comparer les unes aux autres, 20 cartouches, marque IX, de 1877, et autant de 1882, fabriquées à Woolwich.

Des diagrammes de ce tir sont pareillement ci-annexés.

En faisant tirer, à Lévis, par un peloton de 16 hommes et à 200, 500 et 600 verges, 144 cartouches, de la fabrique canadienne, à chacune de ces distances.

Appréciation.

Le conseil est unanimement d'avis:—

1° Que le procédé de fabrication des cartouches canadiennes est parfaitement satisfaisant: on y examine et éprouve les pièces constitutives de chacune d'elles avec le plus grand soin, de façon à découvrir le plus léger défaut ou la moindre imperfection. La poudre employée est la R.F.G., de Waltham Abbey, la même que celle dont on se sert à Woolwich pour la fabrication des cartouches à balles Snider.

2° Que les épreuves faites de ces cartouches avec la carabine posée sur le chevalet de tir Whitworth, ont été tout à fait satisfaisantes: le résultat tel qu'il appert des diagrammes ci-annexés, montre que la variation est restée beaucoup en dedans de la limite de l'épreuve des munitions de Woolwich.

3° Les cartouches canadiennes, tirées à 500 verges avec la carabine posée sur chevalet de tir, ont donné un meilleur résultat que les cartouches anglaises marque IX des années 1877 et 1882, comme le font voir les diagrammes ci-joints.

4° Le résultat d'un tir individuel à 200, 500 et 600 verges, exécuté au champ de tir de Lévis, par un peloton de 16 hommes de la batterie A, de l'artillerie canadienne du 8e carabiniers royaux, a convaincu la commission qu'il y a uniformité dans la for et la qualité des cartouches canadiennes. Par conséquent, la commission n'hésite p à recommander que ces cartouches soient distribuées et employées par tout le pay

En dernière analyse, la commission est très heureuse de rendre témoignage des hautes qualités du directeur de la cartoucherie, le major Prévost, qui lui a donné toutes les facilités désirables pour ses investigations.

Signé à Québec, le 11 octobre 1883.

T. J. DUCHESNAY, lieut.-colonel,
A.A.G., D.M., No 7, président de la commission d'inspection.

Edwin B. Beer, lieut.-colonel, commandant du 74e bataillon;
E. G. Scott, lieutenant-colonel, commandant du 8e C.R.
Charles J. Short, major, batterie B, R.S.C.
H. F. Perley, capitaine, E.M.Q.G.
G. H. Balfour, capitaine du 8e C.R.
E. A. Macnachtan, lieutenant, C.A.P.

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1882-83.

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE

SOUMIS CONFORMÉMENT AUX DISPOSITIONS DE L'ACTE 31 VIC., CHAP. 12, SEC. 19, TEL QU'AMENDÉ PAR L'ACTE 42 VIC., CHAP. 7.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1884.

TABLE DES MATIÈRES.

	Page.
INTRODUCTION	xvii
DÉPENSES GÉNÉRALES	xvii
ÉDIFICES PUBLICS	xviii
PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE :—	
Amherst—Édifice public	xix
Antigonish do	xix
Halifax—Édifice fédéral	xix
Pénitencier	xix
Station de la quarantaine	xix
New-Glasgow—Édifice public	xix
Sydney-Nord do	xx
Pictou—Hôpital de la marine	xx
Sydney—Bureau du revenu de l'intérieur	xx
Station de la quarantaine	xx
Truro—Édifice public	xxi
Windsor do	xxi
PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD :—	
Charlottetown—Édifice fédéral	xxi
Hopital de la marine	xxi
Bâtiments militaires	xxi
Souris—Hopital de la marine	xxii
Summerside—Édifice public	xxii
PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—	
Carleton—Bureau de poste	xxii
Chatham—Édifice public	xxii
Dorchester—Pénitencier	xxiii
Frédéricton—Bureau de poste, etc	xxiii
Moncton—Édifice public	xxiii
Newcastle—Bureau de poste	xxiii

PAGE.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK—*Fin.*

SAINT-JEAN—Quarantaine des bestiaux xxiii
Douane xxiv
Fort-Dufferin xxiv
Hôpital de la marine xxiv
Bâtiments militaires xxiv
Pénitenciers xxiv
Bureau de poste xxiv
Caisse d'épargnes xxiv

SAINT-STEPHENS,—Édifice public xxiv

SUSSEX do xxv

WOODSTOCK do xxv

PROVINCE DE QUÉBEC :—

BURY—Salle d'exercices xxv

CHAMBLY—Fort xxv

CHICOUTIMI—Hôpital de la marine xxvi

GROSSE ILE—Station de quarantaine xxvi

HULL—Édifice public xxvi

LÉVIS—Fortifications xxvi
Bâtiment des immigrants xxvi

MONTRÉAL—Douane xxvii
Salle d'exercices xxvii
Entrepôt de vérification xxvii
Bâtiment des immigrants xxvii
Bureau du revenu de l'intérieur xxvii
Musée xxvii
Bureau de poste xxvii

QUÉBEC—Casernes de l'artillerie xxviii
Fabrique de cartouches xxviii
Citadelle xxviii
Rocher de la citadelle xxviii
Bureau des inspecteurs-mesureurs de bois xxviii
Douane xxviii
Terrasse Dufferin xxviii
Entrepôt de vérification xxviii
Fortifications xxix
Bureau de l'inspecteur du gaz xxix
Bâtiment militaire xxix
Bureau de poste xxix

SHERBROOKE—Salle d'exercices xxix
Edifice public xxix

PAGE.

PROVINCE DE QUÉBEC—*Fin.*

ILE SAINTE-HÉLÈNE—Bâtiments militaires xxx

SAINT-JEAN—Bureau de poste xxx

SAINT-RÉGIS—Douane xxx

SAINT-VINCENT-DE-PAUL—Pénitencier xxx

TROIS-RIVIÈRES—Douane, etc. xxx
Bureau de poste xxxi

PROVINCE D'ONTARIO :—

AMHERSTBURG—Édifice public xxxi

BARRIE do xxxi

BRANTFORD do xxxi

BELLEVILLE do xxxi

BERLIN do xxxii

BOWMANVILLE—Salle d'exercices xxxii

BROCKVILLE—Édifice public xxxii

CHATHAM do xxxiii

CLIFTON do xxxiii

COBOURG do xxxiv

CORNWALL do xxxiv

GALT do xxxiv

GANANOCOUI—Douane xxxiv

GUELPH do xxxv

HAMILTON—Abri des immigrants xxxv
Edifices publics xxxv

KINGSTON—Douane xxxvi
Fortifications xxxvi
Bureau du revenu de l'intérieur xxxvi
Pénitenciers xxxvi
Bureau de poste xxxvi
Collége militaire royal xxxvi

LONDON—Douane xxxvi
Bâtiments militaires xxxvi
Bureau de poste xxxvii

NIAGARA—Casernes xxxvii

OTTAWA—Édifice public, rue Welling on xxxvii
Salle d'exercices xxxvii

PAGE

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

OTTAWA—Musée de géologie xxxvii
Pointe Nepean xxxvii
Bureau de poste xxxviii
Edifices publics xxxviii
Rideau Hall xxxviii
Monument à sir G. E. Cartier xxxviii
Cour Suprême xxxix

PORT-HOPE—Édifice public xxxix

PRESCOTT—Casernes du Fort Wellington xxxix
Bureau du revenu de l'intérieur xxxix

SARNIA—Station de la quarantaine xxxix
Abri des immigrants xl

STRATFORD—Édifice public xl

SAINTE-CATHERINE do xl

SAINT-THOMAS—Salle d'exercices xl
Édifice public xli

TORONTO — Bureau du sous-receveur général xli
Douane xli
Salle d'exercices xli
Entrepôt de vérification xli
Bâtiment des immigrants xli
Bureau du revenu de l'intérieur xli
Bâtiments militaires xli
Bureau de poste xli

WINDSOR— do xlii

TERRITOIRE CONTESTÉ :—

PORT-ARTHUR—Bâtiment des immigrants xlii

PORTAGE-DU-RAT—Prison xlii

PROVINCE DU MANITOBA :—

BRANDON—Bâtiment des immigrants xlii

EMERSON do xlii

QU'APPELLE do xliii

MONTAGNE-DE-PIERRE—Pénitencier xliii

WINNIPEG—Bureau de l'architecte xliii
Bureau du sous-receveur général xliii
Douane xliii
Bureau des terres fédérales xliii
Casernes du Fort Osborne xliii
Bâtiment des immigrants xliv
Résidence du lieutenant-gouverneur xliv

PAGE.

PROVINCE DE MANITOBA—*Fin.*

WINNIPEG—Édifices du parlement xliv
Bureau de poste (ancien) xliv
do (nouveau) xliv

TERRITOIRES DU NORD-OUEST :—

EDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL xlv

RÉGINA—Édifices publics xlv

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—

NANAIMO—Édifice public xlv

NEW-WESTMINSTER—Pénitencier xlv
Bureau de poste xlvi
Édifice public xlvi

VICTORIA—Travaux militaires xlvi
Bureau de poste xlvi
Station de la quarantaine xlvi

EXAMENS DU SERVICE CIVIL xlvi

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES DU PARLEMENT xlvii

SALAIRES DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, etc. xlvii

PORTS ET RIVIÈRES xlvii

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE :—

Annapolis xlviii
Arisaig xlviii
Rivière à l'Ours xlviii
Etang de Bénacadie xlviii
Brooklyn xlviii
Cap-Sainte-Marie xlviii
Chèverie xlix
Ile-Coffin xlix
Baie aux Vaches xlix
Digby xlix
Eagle-Head xlix
Baie de l'Est xlix
Village de la Grande-Rivière xlix
Hampton l
Indian-Harbour l
Baie-Jordan l
Liverpool l
Mabou l
Main-à-Dieu l
Anse-Météghan l
Rivière-Météghan l
New-Harbour li
Sydney-Nord li

PAGE.

PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE—*Fin.*

Anse de Parker li
Jetée de Parrsboro' li
Parrsboro' ou Rivière de l'Ile-aux-Perdrix li
Petite-Rivière li
Jetée de Pickett li
Ile Pictou li
Port-Hood lii
Port-Lorne ii
Ragged-Pond lii
Saw-Pit lii
Silver-Point lii
Iganiche-Sud lii
Rivière Sainte-Marie lii
Summerville lii
Anse à-la-Truite liii
Westport liii
White-Point liii
Yarmouth liii

PROVINCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD :—

Anse-de-Campbell liii
Cascumpèque liii
Baie de Colville (Souris-Est) liii
Malpèque liv
Miminegache liv
Port de Rustico liv
Rivière du Sud (Port de Murray) liv
Rivère du Sud-Ouest (New-London) liv
Baie Saint-Pierre liv
Tignish liv
Ile Wood liv

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK :—

Campo-Bello lv
Caraquette lv
Cocagne lv
Baie de Courtenay lv
Rivière Madawaska lv
Miramichi lv
Pointe-du-Chêne (Shédiac) lvi
Quaco lvi
Richibouctou lvi
Baie-du Rocher lvi
Shippagan lvi
Saint-André lvi
Saint-Jean lvi
Rivière Saint-Jean lvi
Tobique lvii
Tynemouth lvii

PROVINCES MARITIMES EN GÉNÉRAL lvii

PAGE.

PORTS ET RIVIERES—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC:

Anse-du-Portage lvii
Anse-Saint-Jean lvii
Bagotville lvii
Baie-Saint-Paul lviii
Cap-à-l'Aigle lviii
Carleton lviii
Les Cèdres lviii
Chenal-du-Moine lviii
Chicoutimi lviii
Etang-du-Nord lix
Grosse-Ile lix
Ports en général lix
Ile-aux-Coudres lix
Ile-aux-Grues lix
Les Ecureuils lix
Les Eboulements lix
L'Islet lix
Malbaie lx
Matane lx
Montréal lx
New-Carlisle lx
Piopolis lx
Port-au-Saumon lx
Phillipsburg lx
Québec lxi
Rivière-Blanche lxi
do du-Lièvre lxi
do du-Loup (*en bas*) lxi
do Nicolet lxi
do Ouelle lxi
do des Outaouais lxi
do Richelieu lxi
do Saguenay lxi
do Saint-David lxii
do Saint-François lxii
do Saint-Laurent lxii
do Yamaska lxii
Sainte-Agnès lxiii
Saint-François lxiii
Saint-Jean-Port-Joli lxiii
Saint-Michel lxiii
Saint-Thomas-de-Montmagny lxiii
Saint-Timothée lxiii
Saint-Zotique lxiii
Tadoussac lxiv
Trois-Rivières lxiv
Trois-Pistoles lxiv
Yamachiche lxiv

PROVINCE D'ONTARIO:—

Cobourg lxiv
Collingwood lxiv

PAGE.

PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO—*Fin.*

Consecon lxv
Goderich lxv
Ports et rivières en général lxv
Kincardine lxv
Kingston lxv
Kingsville lxv
Petit-Courant lxvii
Rivière Petite-Nation lxvi
Meaford lxvi
Rivière Napanee lxvi
Newcastle lxvi
Rivière des Outaouais xlvi
Owen-Sound lxvi
Peterboro' lxvii
Port-Albert lxvii
Port-Elgin lxvii
Port-Hope lxvii
Portsmouth lxvii
Rivière-Sydenham lxvii
Rondeau lxviii
Thornbury lxviii
Toronto lxviii
Wellington lxviii
Whitby lxviii
Wiarton lxviii

PROVINCE DU MANITOBA :—

Rivière Assiniboine lxix
Ports en général lxix
Rivière Rouge lxix
Rivière de la Poule-d'Eau lxix

TERRITOIRES DU NORD-OUEST :—

Rivière Saskatchewan lxix

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE :—

Rivière Fraser lxix
Ports en général lxx
Rivière Naas lxx
Rivière Skeena lxx
Port de Victoria lxx

PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL lxx

LEVÉES HYDROGRAPHIQUES lxx

DRAGAGE ET DRAGUEURS lxxi

PAGE.

DRAGUEURS lxxi

"St. Lawrence" lxxi
"Canada" lxxi
"New Dominion" lxxii
"Cape Breton" lxxii
"Prince Edward" lxxii
"Geo. McKenzie" lxxii
"Challenge" lxxiii
"Nipissing" lxxiii
"Queen of Canada" lxxiii
"No. 1" (Elévateur) lxxiii
"The Dredger" lxxiii

DRAGAGE :—

Digby N.-E lxxiv
Grand-Goulet " lxxiv
Halifax " lxxiv
Petite Baie Glacée " lxxiv
Mabou " lxxiv
Pictou " lxxiv
Port-Caledonia " lxxv
Rivière Bourgeois " lxxv
Rivière John " lxxv
Sherbrooke " lxxv
Tête-à-ma-gauche " lxxv
Charlottetown, I.-P.-E lxxv
Bouctouche N.-B lxxv
Cocagne " lxxvi
Grand Lac " lxxvi
Pointe-du-Chêne " lxxvi
Laprairie Qué lxxvi
Rivière Beaudet " lxxvi
Rivière Richelieu " lxxvi
Fleuve St-Laurent " lxxvi
Saint-Placide " lxxvii
En général " lxxvii
Gananocoui Ont lxxvii
Hawkesbury " lxxvii
Rivière-au-Sable " lxxvii
Rivière-au-Saumon " lxxvii
Rivière Thames " lxxvii
Trenton " lxxvii
En général " lxxviii

GLISSOIRES ET ESTACADES lxxviii

DISTRICT DU SAGUENAY lxxviii

DISTRICT DU SAINT-MAURICE lxxix

DISTRICT DE L'OUTAOUAIS lxxix

DISTRICT DE NEWCASTLE lxxx

PONTS ET CHAUSSÉES lxxx

PAGE.

CHEMINS :—

Témiscouata lxxx

PONTS :—

Des Joachims lxxxi
Emerson lxxxi
Portage-du-Fort lxxxi
Pont suspendu Union lxxxi

TÉLÉGRAPHES lxxxi

PROVINCES MARITIMES ET GOLFE SAINT-LAURENT lxxxii

RIVE NORD DU SAINT-LAURENT lxxxii

MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST lxxxiii

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES PAR TOUT L'UNIVERS lxxxiv

AMELIORATIONS DU HAUT DE L'OUTAOUAIS lxxxiv

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC :—

BASSIN DE RADOUB DE LEVIS lxxxiv

LEVÉE "PRINCESSE-LOUISE" lxxxiv

AMÉLIORATIONS DU PORT DE MONTRÉAL :—

CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC lxxxv

PROJET "SHEARER" lxxxv

JETEES ET QUAIS DU GOUVERNEMENT lxxxv

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION lxxxvi

HEURE DE LA HAUTE MARÉE lxxxvi

ARRIVAGES DE LA MER, ETC lxxxvi

TABLES DES DISTANCES lxxxvi

ARBITRAGES ET SENTENCES ARBITRALES lxxxvi

PROPRIÉTÉS LOUÉES, ETC lxxxvii

CONTRATS lxxxvii

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS lxxxvii

ARRÊTÉS DU CONSEIL, ETC lxxxvii

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS lxxxvii

DÉPENSES POUR LES TRAVAUX PUBLICS xxxvii

PERSONNEL DU DÉPARTEMENT lxxxviii

CORRESPONDANCE OFFICIELLE lxxxviii

TABLE DES ANNEXES.

PAGE

Annexe N° 1. Etat des dépenses durant l'exercice. Par O. Dionne, comptable 1

" 2. Rapport sur les édifices publics du Canada. Par Thos. Fuller, architecte en chef 17

" 3. Rapport sur les services du chauffage, du gaz, de l'eau, des clochettes, etc. Par Jno. R. Arnoldi, ingénieur-mécanicien. 37

" 4. Rapport sur les ports et rivières, dragueurs, dragage et levées hydrographiques. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef. 41

" 5. Amélioration du haut de l'Outaouais. Rapport sur les deux projets. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef 91

" 6. Rapport sur l'amélioration de la rivière de la Poule-d'Eau, Manitoba. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef 97

" 7. Etat du matériel de dragage appartenant au département des Travaux publics 103

" 8. Rapport sur les améliorations du port de Québec et du bassin de radoub de Lévis. Par les commissaires du port de Québec 107

" 9. Rapport sur l'approfondissement du chenal entre Montréal et Québec. Par les commissaires du port de Montréal 113

" 10. Rapport sur le projet de la compagnie dite "St. Lawrence Bridge and Manufacturing Company," (plan Shearer). Par Henry F. Perley, ingénieur en chef 117

" 11. Rapport sur les glissoires et les estacades du district du Saguenay. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef, et Joseph Rosa, surintendant 151

" 12. Rapport sur les glissoires et estacades du district de Saint-Maurice. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef, et Charles Lajoie, surintendant 155

" 13. Rapport sur les glissoires et estacades du district de l'Outaouais. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef, et G. P. Brophy, surintendant 159

" 14. Rapport sur les glissoires et estacades du district de Newcastle. Par Henry F. Perley, ingénieur en chef, et Thos. D. Belcher, surintendant 165

" 15. Rapport sur les travaux publics dans la Colombie-Britannique. Par l'honorable J. W. Trutch, C. M. G., agent résident 173

" 16. Liste des quais et jetées de l'état dans les provinces d'Ontario et de Québec 179

" 17. Etat tabulaire indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation aux principaux ports du Canada; aussi les ports qui sont ouverts à la navigation toute l'année 187

" 18. Etat indiquant le temps de la mer haute à l'époque de la pleine et de la nouvelle lune, ainsi que la hauteur des grandes et des petites mers à divers endroits au Canada 209

PAGE

Annexe N° 19. Tableau indiquant le nombre des bâtiments, etc., qui sont arrivés de la mer aux divers ports 219

" 20. Etat indiquant le nombre des bâtiments construits aux principaux chantiers de construction de navires au Canada. 223

" 21. Nombre de bâtiments naufragés dans le Saint-Laurent ainsi que sur les lacs..... 227

" 22. Rapport sur les lignes télégraphiques de l'Etat. Par F. N. Gisborne, surintendant..... 233

" 23. Tableau indiquant les divers régimes télégraphiques de l'univers. Par J. A. Phillips..... 259

" 24. Tableaux des distances, etc., etc..... 269

" 25. Tableau comparatif du trafic sur les chemins de fer et canaux. Par H. J. Patterson, secrétaire de la Chambre de Commerce de Montréal..... 329

" 26. Relevé des réclamations soumises aux arbitres officiels. Par C. Thibault, secrétaire..... 339

" 27. Etat indiquant les propriétés louées, achetées ou vendues par le département. Par A. Gobeil, greffier en loi..... 343

" 28. Tableau des ouvrages donnés à l'entreprise par le département.. Par A. Gobeil, greffier en loi..... 349

" 29. Acte concernant les travaux publics..... 355

" 30. Proclamations concernant les travaux publics..... 359

" 31. Faits relatifs aux limites du Manitoba et à l'établissement de nouveaux districts 363

" 32. Galerie nationale des beaux arts. Liste des peintures, etc., données..... 367

" 33. Sommaire de la dépense jusqu'à 1867 ; et de 1867 à 1882..... 371

" 34. Personnel du département..... 381

" 35. Correspondance officielle du département..... 385

" 36. Rapport sur le port de Montréal. Par le major D. Cole, I. R., et le lieut. S. Westmacott, I. R..... 389

CANADA

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883.

A Son Excellence le Très-honorable Henry Charles Keith Petty-Fitzmaurice, marquis de Lansdowne, dans le comté de Somerset, comte de Wycombe, de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, vicomte Caln et Calstone, dans le comté de Wilts, et lord Wycombe, baron de Chipping Wycombe, dans le comté de Bucks, dans la pairie de la Grande-Bretagne ; comte de Kerry et comte de Shelburne, vicomte de Clanmaurice et Fitzmaurice, baron de Kerry, Lixnaw et Dunkerron, dans la pairie d'Irlande, gouverneur général et vice-amiral du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

Ainsi que voulu par l'acte 31 Victoria, chapitre 12, sanctionné le 21 décembre 1867, j'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des Travaux publics, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Ce rapport contient un relevé des dépenses et des opérations du département pendant le dernier exercice ; il est accompagné de trente-six annexes, contenant les rapports annuels de l'architecte en chef, de l'ingénieur en chef et autres fonctionnaires attachés au ministère des Travaux publics, ainsi que d'une quantité de tableaux et de renseignements qui se rattachent à ce département.

Les travaux sous le contrôle de ce ministère sont :

LES ÉDIFICES PUBLICS, leur construction et leur entretien.

LES HAVRES ET JETÉES, leur amélioration et leur construction.

LES TRAVAUX SUR LES RIVIÈRES NAVIGABLES.

LE DRAGAGE ET LES BATEAUX DRAGUEURS.

LES PONTS ET CHAUSSÉES.

LES GLISSOIRES ET ESTACADES.

LES TÉLÉGRAPHES.

DÉPENSES GÉNÉRALES.

Par l'acte 45 Victoria, chapitre 2, sanctionné le 17 mai 1882, la somme de $2,341,475.00 a été affectée aux dépenses des travaux et édifices publics pendant l'exercice expirant le 30 juin 1883 ; et par l'acte 46 Victoria, chapitre 2, sanctionné le 25 mai 1883, une nouvelle somme de $279,594.54 a été accordée, ce qui donne un total de $2,621,069.54. Pendant l'année il a été fait à même ces crédits, une dépense de $2,029,359.15, dont on trouvera un état détaillé dans l'annexe n° 1, pages 3-16.

En sus de cette dépense, les sommes suivantes ont été payées en vertu d'actes spéciaux du parlement, pour des travaux non exécutés en régie.

Fleuve Saint Laurent, approfondissement entre Québec et Montréal ; sous l'autorité de l'acte 45 Victoria, chapitre 44	$280,000
Amélioration du port de Québec ; sous l'autorité de l'acte 45 Victoria, chapitre 47	66,540
Bassin de radoub de Lévis ; sous l'autorité de l'acte 38 Victoria, chapitre 56	75,000
Total	$421,540

On trouvera ci-dessous des détails concernant les dépenses pour les édifices publics, les havres et rivières, etc.

ÉDIFICES PUBLICS.

Le montant affecté par l'acte 45 Victoria, chapitre 2, à la construction d'édifices publics, s'élevait à $821,625 ; aux ouvrages militaires, $37,500, et aux réparations, entretien, etc., à $268,300. Par l'acte 46 Victoria, chapitre 2, de nouvelles sommes de $191,995.35 pour construction, et de $39,610 pour réparations, etc., ont été votées, ce qui donne un total de $1,359,030.35 affecté, pendant les sessions de 1882 et 1883, à la construction, aux réparations et à l'entretien d'édifices publics pendant l'exercice expirant le 30 juin 1883. Sur ce montant la somme de $84,500 était imputable sur le capital, et le reste sur le revenu. La dépense pendant l'année a été de $1,013,039.39.

Les crédits et les dépenses par provinces sont indiqués dans le tableau suivant :—

	Crédits.	Dépenses, y compris réparations et entretien
Nouvelle-Ecosse	$49,250 00	$20,487 54
Ile du Prince-Edouard	8,100 00	3,651 21
Nouveau-Brunswick	103,800 00	82,048 74
Québec	219,145 35	165,056 25
Ontario	642,185 00	568,167 23
Manitoba	162,150 00	125,746 70
Territoire en contestation	6,000 00	2,063 60
Territoire du Nord-Ouest	45,000 00	7,812 27
Colombie-Britannique	43,000 00	27,750 84
Edifices publics en général	15,000 00	10,255 01
* Réparations, chauffage, etc., en général	65,400 00	
Totaux	$1,359,030 35	$1,013,039 39

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

AMHERST.

ÉDIFICE PUBLIC.

Offre a été faite d'un emplacement connu sous le nom de lot du Palais de Justice ; mais comme on ne pouvait disposer qu'après le 1er juillet 1883, du crédit de $10,000 voté pour cet édifice, rien n'avait encore été fait à la fin de l'exercice.

ANTIGONISH.

ÉDIFICE PUBLIC.

Par l'acte 45 Vict., chap. 2, la somme de $2,250 a été votée dans le but de se procurer un édifice convenable pour les bureaux de la poste, de la douane, etc., et le 12 avril 1882, le lot avec le bâtiment situés au coin des rues du Collège et Principale ont été achetés pour la somme de $1,750. Ce bâtiment est en bois, et à deux étages ; il mesure 48 pds sur 32, et on était à y installer des bureaux à la fin de l'exercice, époque à laquelle la dépense s'élevait à $2,072.34.

HALIFAX.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

La somme de $2,245.02 a été dépensée pour des réparations pendant l'année.

PÉNITENCIER,

La somme de $400.99 a été dépensée pour des réparations pendant l'année.

STATION DE QUARANTAINE.

La somme de $5,000 a été affectée à cette station pendant la session de 188 mais à la fin de l'exercice on n'avait pas encore trouvé d'emplacement convenable et aucune dépense n'avait été faite.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, le somme de $6,000 a été votée dans le but de faire l'acquisition d'un emplacement pour un édifice public à cet endroit, et les 18 et 30

juin 1883, deux lots de 57 x 57 pds et de 57 x 43 pds, respectivement, situés à l'angle des rues Dalhousie et Prevost, ont été achetés, à raison de $2,660 et $2,100. Vers la fin de l'exercice on dressait des plans et devis pour l'édifice. Dépense pendant l'exercice, $4,768.

SYDNEY-NORD, C.-B.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $8,000 a été votée pour un édifice public devant contenir les bureaux locaux de la poste, de la douane et autres; mais à la fin de l'exercice on n'avait pas trouvé d'emplacement convenable, et on n'avait encore dépensé que $10.50.

PICTOU.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Pendant la session de 1883, la somme de $6,000 a été votée pour la construction d'un hôpital de marine à cet endroit ; et le 20 juillet 1882, un lot de quatre acres, situé sur le côté nord du havre de Pictou, avait été acheté pour la somme de $1,545. Des plans et devis ont été préparés par ce département pour un édifice (dont une description a été donnée dans le rapport de l'année dernière) pouvant loger huit malades ; et le 14 août 1883, contrat a été passé avec messieurs McDonald et Stewart pour la construction du bâtiment, moyennant $5,735. L'ouvrage a été executé d'une manière satisfaisante et l'édifice sera probablement prêt de bonne heure, en 1884. Dépense pendant l'exercice $3,102.72.

SYDNEY, C.-B.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Une légère dépense s'élevant à $17.50 a été faite pendant l'année.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Pendant la session de 1882 un crédit de $2,000 a été voté pour une station de quarantaine à cet endroit, et, à la dernière session, une nouvelle somme de $2,000 a été accordée. Un emplacement de deux acres, situé à la Pointe-Edouard, a été acquis par voie d'expropriation, et la somme de $164.40 consignée au greffe de la cour suprême de la Nouvelle-Ecosse, conformément à l'acte concernant l'expropriation. Le 23 février 1883, contrat a été passé avec M. Hugh McDonald, pour la construction de cinq bâtiments en bois, moyennant la somme de $3,750 ; mais les travaux

n'ont été commencés qu'après la fin de l'exercice. Les bâtiments consisteront en une maison de 33 pieds 6 pouces sur 27 pieds, à deux étages et avec soubassement, pour le directeur; en deux hôpitaux à un étage, ayant chacun une salle de 29 x 21 pieds, une aile de 26 x 12 pieds pour la chirurgie et la cuisine, et une aile de 12 x 12 pieds pour les infirmiers; en un lavoir de 21 x 21 pieds, et en un hangar à bois, de 39 x 16 pieds. Dépense pendant l'exercice, $178.48.

TRURO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $15,000 a été votée dans le but de construire, à Truro, un édifice public devant contenir le bureau de poste, la douane et la caisse d'épargnes; et le 22 juin 1883, un lot de 131 x 115 pds, situé à l'angle des rues Lorne et Prince, a été acheté pour la somme de $4,000. A la fin de l'exercice on était à préparer les plans et devis pour un édifice convenable. Dépense pendant l'année, $4,018.

WINDSOR.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $5,000 a été votée en vue d'acheter un emplacement pour construire, à Windsor, un édifice public destiné aux bureaux de la douane, de la poste, etc.; et le 13 janvier 1883, un lot de 120 x 106 pieds, situé sur la rue Gerrish, a été acheté pour la somme de $2,500. A la fin de l'exercice financier le département était à préparer des plans et devis pour l'édifice en question. Dépense pendant l'exercice, $2,573.45.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Pendant la session de 1882, la somme de $2,500 a été votée pour réparer cet édifice, et dans le cours de l'exercice la somme de $1,240.91 a été affectée à ces réparations.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Pendant la session de 1882, la somme de $600 a été votée pour un hôpital de la marine à Charlottetown, mais la construction de cet édifice n'était pas encore commencée à la fin de l'exercice. Dépense pendant l'année, $72.35, pour annonces, etc.

BATIMENTS MILITAIRES.

Des réparations nécessaires ont été faites pendant l'année, et la somme de $691.21 a été dépensée.

SOURIS.

HÔPITAL DE LA MARINE.

On a construit pendant l'année un lavoir qui a coûté $73.00.

SUMMERSIDE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $5,000 a été affectée à la construction d'un édifice public à Summerside, et le 26 mars 1883, un lot de 131 x 61 pieds, situé à l'angle des rues Sumner et Fitzroy, a été acheté pour $693. A la fin de l'exercice le département faisait préparer des plans et devis pour cet édifice. Dépense pendant l'année, $817.97.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

CARLETON (SAINT-JEAN).

BUREAU DE POSTE.

Pendant la session de 1882, il a été voté, pour la construction d'un bureau de poste à Carleton, la somme de $6,000, qui, pendant la session de 1883, a été portée à $10,000. Le 16 décembre 1882, un emplacement de 50 x 100 pieds, sur la rue Union, a été acheté de la ville de Saint-Jean pour la somme de $900; et le 18 mai 1883, contrat a été passé avec MM. Causey, Bond et Milden pour la construction de l'édifice, à raison de $8,951. Cet édifice sera en brique, sur fondations de pierre, avec cordons, seuils et linteaux de pierre aux fenêtres; les planchers et le toit seront en bois. Le corps principal de bâtiment sera à deux étages et aura, sur la rue Union, 40 pieds de front sur une profondeur de 19; sa partie postérieure sera à un étage et aura 41 x 23 pieds. Le soubassement servira à l'emmagasinage; au rez-de-chaussée sera installé le bureau de poste, et au premier le logement du gardien. Dépense pendant l'année, $996.43.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

Ce bâtiment, qui a été acheté en 1872, et dans lequel sont installés les bureaux de la douane, de la poste et du revenu de l'intérieur, a subi de grandes réparations pendant l'année. Montant dépensé, $2,050.00.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER.

Pendant la session de 1882, un crédit de $25,000 a été voté pour continuer la construction de la nouvelle aile divisée en cellules et de la chambre de la chaudière, pour lesquelles contrat a été passé, le 23 novembre 1880, avec MM. T. S. McManus et fils. Ces messieurs ayant manqué à l'accomplissement de leur entreprise, de nouvelles soumissions ont été demandées, et la portion non achevée des travaux a été adjugée à M. D. A. Duffy, qui a passé contrat avec le département, aux fins de compléter l'ouvrage, moyennant $44,500. A la fin de l'année, on prenait des mesures pour construire une nouvelle citerne d'une capacité de 200,000 gallons. Montant dépensé pendant l'année, $18,983.42 pour la construction, et $20 pour les réparations

FRÉDÉRICTON.

BUREAU DE POSTE, ETC.

La somme de $170.95 a été dépensée en réparations pendant l'année.

MONCTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $15,000 a été voté pour construire, à Moncton, un édifice public destiné aux bureaux de la douane, de la poste et autres, et le 22 février 1883, un emplacement situé au coin des rues Principale et du Télégraphe, a été acheté pour la somme de $4,500. A la fin de l'exercice le département faisait dresser des plans et devis. Dépense pendant l'année, $4,811.10.

NEWCASTLE.

BUREAU DE POSTE.

Pendant la saison de 1882, la somme de $4,000 a été votée pour un bureau de poste à Newcastle, mais aucune mesure n'avait encore été prise à la fin de l'exercice.

SAINT-JEAN.

QUARANTAINE DES BESTIAUX.

Pendant la session de 1882, la somme de $3,000 a été votée en vue d'établir à Saint-Jean une station de quarantaine pour le bétail; mais on n'avait pas encore trouvé d'emplacement convenable à la fin de l'exercice, et aucune dépense n'avait été faite.

DOUANE.

Pendant l'année, les trottoirs, le mur d'enceinte, etc., mentionnés dans le rapport de l'an dernier, ont été achevés au coût de $1,703.65, et la somme de $398.75 a été dépensée pour des réparations nécessaires.

FORT DUFFERIN.

Le mur de soutènement en coffrage construit autour de la base du rocher pour résister à l'empiètement de la mer, et dont il a été question dans le rapport de l'année dernière, a été achevé pendant l'année. Dépense, $4,958.28.

HÔPITAL DE LA MARINE.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $15,000 a été voté pour continuer cet édifice, que l'on est à construire sur les terrains de l'ancien hôpital. On trouvera une description du nouvel édifice dans le rapport de l'an dernier. Les travaux ont marché sans interruption pendant l'année, mais non aussi rapidement qu'on l'espérait, et la construction n'était pas achevée à la fin de l'exercice. On est à préparer des plans et devis pour un appareil de chauffage à l'eau chaude. Dépense pendant l'année, $20,714.75.

BATIMENTS MILITAIRES.

La somme de $1,168.85 a été dépensée en réparations nécessaires, et ce montant a été pris sur le crédit général affecté à ces fins.

PÉNITENCIER.

On a dû faire de légères réparations qui ont coûté $76.25.

BUREAU DE POSTE.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $2,300 a été accordé pour achever la tour de l'horloge et compléter l'ameublement de l'édifice ; les dépenses faites à ce sujet pendant l'exercice, se sont élevées à $3,539.50. La somme de $147.35 a aussi été affectée à des réparations nécessaires.

CAISSE D'ÉPARGNES.

La somme de $288.35 a été affectée à des réparations nécessaires.

SAINT-STEPHEN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $15,000 a été votée dans le but de construire, à Saint-Stephen, un édifice où seront installés les bureaux locaux de la douane, de la poste et autres ; mais on n'avait pas encore obtenu d'emplacement convenable à la fin de l'exercice, et aucune dépense n'avait été faite.

SUSSEX.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit additionnel de $7,000 a été voté pour la construction de cet édifice, dont on trouvera une description complète dans le rapport de l'an dernier ; et une nouvelle somme de $4,000 a été accordée, lors de la session de 1883. L'édifice est maintenant achevé et possède un appareil de chauffage à air chaud. Dépense pendant l'exercice, $15,682.15.

WOODSTOCK.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $7,000 a été votée pour la construction d'un é ifice convenable à recevoir les bureaux locaux de la douane, de la poste et autres, pour lesquels on avait fait l'acquisition d'un emplacement à l'angle des rues Regent et Principale. Le 16 mars 1883, contrat a été passé avec M. Joshua Limerick pour la construction de ce bâtiment, moyennant la somme de $14,550. L'édifice sera en brique, sur fondations de pierre, avec plinthes, cordons de saillie, corniches, etc., en pierre de taille ; le toit et les planchers seront en bois, le premier couvert en ardoise. Le principal corps de ce bâtiment aura 37 x 55 pieds, non compris une avance de façade, de 19 x 7 pieds ; il sera à deux étages, avec soubassement et attique. Il y aura une allonge à un étage, 46 x 18 pieds, pour le bureau des poids et mesures, etc. Dépense pendant l'exercice, $1,210.56.

PROVINCE DE QUEBEC.

BURY.

SALLE D'EXERCICE.

Pendant la session de 1882, la somme de $600 a été votée pour faire des réparations à ce bâtiment, mais aucune dépense n'avait encore été faite à la fin de l'exercice.

FORT DE CHAMBLY.

Ce fort historique étant délabré et menacé d'une ruine complète par les ravages du temps, la somme de $1,865.73, prise sur le crédit général des réparations, a été dépensée pour conserver autant que possible les restes de ce monument dans leur état actuel.

CHICOUTIMI.

HOPITAL DE LA MARINE.

La construction de cet édifice, dont une description complète se trouve dans le rapport de l'an dernier, a été continuée pendant l'année à même le crédit de 1882 ; et, à la fin de l'exercice, elle se trouvait presque achevée. Dépense pendant l'année, $6,086.50.

GROSSE-ILE.

STATION DE QUARANTAINE.

Pendant la session de 1882, la somme de $3,000 a été votée en vue de la construction d'une résidence d'été pour l'aumônier protestant; mais aucune dépense n'avait encore été faite à la fin de l'exercice.

HULL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $10,200 a été votée pour la construction d'un édifice destiné aux bureaux locaux de la douane, de la poste et autres, sur un emplacement—rue Principale—donné par la succession Wright. Le 6 juillet 1882, un contrat pour la construction de l'édifice, dont le rapport de l'année dernière donne une description complète, a été passé avec M. William Toms, moyennant la somme de $15,000, et les travaux ont été poussés vigoureusement, en sorte que l'on espère que cet édifice sera prêt vers le 1er janvier 1884. Dépense pendant l'année, $7,621.44.

LÉVIS.

FORTIFICATIONS.

Pendant la session de 1882, une nouvelle somme de $2,500 a été votée pour les forts de Lévis. Dans le cours de l'année, les toits des forts nos 2 et 3 ont été achevés et des réparations essentielles ont été faites aux forts nos 1, 2 et 3. Dépense, $6,868.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Pendant la session de 1882, un crédit de $57,000 a été voté pour l'achat d'un quai et emplacement sur lequel on pût remplacer les bâtiments détruits par un incendie le 3 juin 1882; mais on n'avait pas encore fait l'acquisition de cet emplacement à la fin de l'exercice, et on n'avait dépensé que $245.00.

MONTREAL.

DOUANE.

La partie de cet édifice ayant précédemment servi d'entrepôt de vérification, a été transformé en bureaux, et toutes les parties occupées du bâtiment ont été nettoyées et peinturées. Dépense de construction, $801.28, et de réparations, $222.64.

SALLE D'EXERCICE.

Pendant la session de 1882, la somme de $20,000 a été votée pour couvrir en neuf la salle d'exercice de Montréal, dont le toit s'était effondré il y a quelques années et n'avait pas été remplacé. Des plans et devis ont été préparés par ce département, et le 27 juin 1883 contrat a été passé avec MM. J. B. St.-Louis et frère, moyennant la somme de $29,897. A la fin de l'exercice on n'avait encore dépensé que $281.20 en annonces pour demander des soumissions, etc.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

On est à préparer des plans et devis pour ajouter à cet édifice une allonge à un étage qui servira à emmagasiner les gros ouvrages de fer, ainsi que pour la construction de planchers en fer et en brique, au lieu et place des planchers actuels qui sont en ruines. Dépense pendant l'année, $190 pour la construction, et $1,072.05 pour les réparations.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

La somme de $564.50 a été dépensée en réparations nécessaires.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR

Pendant la session de 1882, la somme additionnelle de $9,800 a été votée pour achever les changements et additions à cet édifice, ainsi que pour avoir un appareil de chauffage. Contrat a été passé le 25 juillet 1882, avec MM. Mitchell et Cie, pour un appareil du coût de $1,745. Les modifications, etc., ont été complétées, et l'édifice est occupé. Dépense pendant l'année, $12,495.80.

MUSÉE.

Une légère dépense de $29.60 a été faite pour des réparations.

BUREAU DE POSTE.

Pendant la session de 1882, la somme de $5,500 a été votée pour accomplir des modifications nécessaires, ainsi que dans le but d'acheter une horloge pour la tour, et un élévateur. Les changements ont été complétés et on s'est procuré l'horloge. Dépense pendant l'exercice, $3,840.72 pour la construction, et $121.16 pour les réparations.

QUÉBEC.

CASERNES DE L'ARTILLERIE.

La somme de $1,016.37 a été dépensée pendant l'année pour des réparations nécessaires.

FABRIQUE DE CARTOUCHES.

Pendant la session de 1882, la somme de $5,000 a été votée pour un appareil de chauffage, des hangars de tir, du matériel nouveau, etc. Ces améliorations ont été exécutées. Dépense pendant l'exercice, $5,609.40.

CITADELLE.

Pendant la session de 1882, un crédit additionnel de $15,000 a été voté dans le but de continuer les travaux de reconstruction de certaines parties des murs qui s'en allaient en ruines, et de réparer quelques-uns des bastions, etc. Ces travaux ont été exécutés avec succès pendant l'année. Dépense, $21,148.48. La somme de $2,325.50 a aussi été dépensée pour faire des réparations nécessaires au quartier réservé à Son Excellence, aussi qu'à d'autres bâtiments dans l'enceinte des murs de la citadelle.

ROCHER DE LA CITADELLE.

Pendant la session de 1882, une nouvelle somme de $2,500 a été votée dans le but de continuer l'achat des constructions sur la rue Champlain, que mettraient en danger les pierres tombant du rocher de la citadelle, ainsi que la construction d'un mur de soutènement au pied de ce rocher. Le 18 septembre 1882, le lot n° 2,263, sur la rue Champlain, a été acheté de J. Coveney moyennant $2,200 ; et, à la fin de l'exercice, on préparait des plans afin de pouvoir demander des soumissions pour le prolongement des murs de soutènement. Dépenses pendant l'année, $2,415.10.

BUREAU DE L'INSPECTEUR-MESUREUR DE BOIS.

Des réparations au montant de $195.50 ont été faites pendant l'année.

DOUANES.

On a fait de légères réparations qui ont coûté $90.00.

TERRASSE DUFFERIN.

Pendant la session 1882, une nouvelle somme de $6,000 a été votée pour continuer le mur sous la terrasse Dufferin, et les travaux ont été exécutés avec succès pendant l'année. Dépenses, $11,459.32.

ENTREPÔT ET VÉRIFICATION.

Pendant la session de 1882, un crédit de $20,000 a été votée en vue de la construction d'un entrepot de vérification, à Québec, sur la propriété de l'Etat, en arrière de la douane ; et le 15 mars 1883 contrat a été passé avec M. D. O'Brien pour la construction du bâtiment, moyennant $53,000. L'édifice sera en pierre, sur fonda-

tions de pilotis ; il aura 149 x 68 pieds et sera à deux étages, avec un attique surmontant sa partie centrale. Les pilastres, la corniche, etc., de l'entrée principale, ainsi que la plinthe, les montants de croisées et les voussoirs devront être en pierre de taille ; les murs en général seront en maçonnerie à assises irrégulières. Les planchers et le toit seront en bois ; ce dernier devra être couvert en tôle galvanisée. Dépense pendant l'exercice, $1,286.07.

FORTIFICATIONS.

Pendant la session de 1882, la somme de $15,000 a été votée pour reconstruire et réparer des portions du mur au-dessus de la porte Kent ; pour relier certains égoûts à ceux de la ville, et pour reconstruire une partie du mur au-dessous de la porte Saint-Jean. Le 13 septembre 1882, contrat a été passé avec M. Charles Jobin pour une partie des travaux, moyennant $3,732 ; et le reste a été exécuté en régie. Dépenses pendant l'année, $16,570.54.

BUREAU DE L'INSPECTEUR DU GAZ.

On a exécuté, pendant l'année, de légères réparations qui ont coûté $88.47.

BATIMENTS MILITAIRES.

Pendant l'année, une somme de $1,358.05 a été dépensée pour faire diverses réparations nécessaires aux bâtiments militaires dans la ville.

BUREAU DE POSTE.

De légères réparations s'élevant à $55.18 ont été faites au bureau de poste.

SHERBROOKE.

SALLE D'EXERCICE.

Pendant la session de 1882, un crédit de $550 a été voté dans le but de faire à la salle d'exercice de Sherbrooke une allonge destinée à servir de salle d'armes pour la cavalerie, aux lieu et place de l'ancienne prison, qui s'est trouvée insuffisante. Il a été fait pendant l'année des améliorations pour un montant de $573.58.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1885, un crédit de $20,000 a été voté pour le compte de cet édifice, destiné aux bureaux de la poste, de la douane et autres, et pour la construction duquel contrat a été passé avec MM. Robillard et Murphy. Le rapport de l'année dernière contenait une description détaillée de cet édifice. Pendant l'exercice les entrepreneurs n'ont pas poussé les travaux aussi rapidement qu'on l'espérait, mais à la fin de l'année on s'attendait à ce que l'édifice fût couvert cet automne et achevé dans le cours de l'hiver. Dépense, $11,653.31.

ILE SAINTE-HÉLÈNE.

BATIMENTS MILITAIRES.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $2,000 a été voté dans le but de réparer les bâtiments militaires de l'île Sainte-Hélène, partiellement détruits par un incendie il y a quelques années. Le 7 août 1882, contrat a été passé avec M. W. McDonald pour la somme de $9,416; et les travaux ont été achevés pendant l'exercice. Dépense, $10,402.17.

SAINT-JEAN.

BUREAU DE POSTE.

Une légère dépense de $744.37 a été faite pour des arrangements intérieurs pendant l'année.

SAINT-RÉGIS.

DOUANE.

On a fait de minimes réparations qui ont coûté $8.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

PÉNITENCIER.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $8,750 a été voté dans le but de poursuivre les travaux à ce pénitencier; et la somme de $750 a aussi été votée pour l'achat d'un boyau en caoutchouc. Pendant l'année le réfectoire en pierre, de 127 x 68 pieds, a été continué. La salle à dîner occupera l'étage principal, le soubassement servant à la cuisine, aux salles de bain, etc., et l'attique de séchoir. Plusieurs petits bâtiments et un égoût ont aussi été construits. Dépense, $19,071.93 pour la construction, et $60 pour les réparations.

TROIS-RIVIÈRES.

DOUANE, ETC.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $4,900 a été voté pour continuer la transformation des vieilles casernes en bureaux destinés aux fonctionnaires de la douane et du revenu de l'intérieur aussi qu'au surveillant des travaux de la rivière Saint-Maurice. Les modifications ont été achevées et l'édifice occupé dans le cours de

l'année. Dépenses : $8,359.34 pour la construction et les modifications, et $313.39 pour les réparations.

BUREAU DE POSTE.

On était à préparer, à la fin de l'exercice, des plans à l'effet de modifier l'ancienne douane de manière à la faire servir de bureau de poste.

PROVINCE D'ONTARIO.

AMHERSTBURG.

EDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $8,000 a été voté dans le but de construire, à Amherstburg, un édifice public convenable pour les bureaux locaux de la poste, de la douane et autres. Le 12 mai 1883, un emplacement de 90 x 120 pieds, situé à l'angle des rues Dalhousie et Richmond, a été acheté pour la somme de $2,200, et à la fin de l'exercice, ce département faisait préparer des plans et devis pour l'édifice. Dépense pendant l'exercice, $2,339.76.

BARRIE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $8,000 a été voté dans le but de construire, sur un emplacement donné par la corporation, un édifice convenable pour les bureaux de la poste, de la douane, etc., et à la fin de l'exercice, on dressait des plans et devis afin de pouvoir demander des soumissions.

BRANTFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait, pendant l'année, quelques réparations nécessaires qui ont coûté $250.59.

BELLEVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $20,000 a été voté pour la construction de cet édifice, qui a été décrit au long dans le rapport de l'année dernière. Le

30 novembre 1882, un contrat a été passé avec MM. Northcott et Alford, pour un appareil de chauffage, etc., au prix de $4,100; et le 28 février 1883 un autre contrat a été passé avec M. John Forin pour les arrangements intérieurs, moyennant $2,460. Pendant l'année les travaux ont été poussés de telle manière que l'édifice s'est trouvé prêt et a été occupé cet automne. Dépense, $30,170.47.

BERLIN.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $8,000 a été voté dans le but de construire, à Berlin, un édifice public convenable pour le bureau de poste, etc., mais on n'avait pas encore fait l'acquisition d'un emplacement à la fin de l'exercice. Dépense $20.00.

BOWMANVILLE.

SALLE D'EXERCICE.

Pendant le dernier exercice, la somme de $1,038 a été dépensée pour réparer cette salle d'exercice.

BROCKVILLE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $20,000 a été voté dans le but de construire, à Brockville, un édifice public pouvant servir aux bureaux locaux de la poste de la douane et autres. Le 5 octobre 1882 a été obtenue de la haute cour de justice d'Ontario une ordonnance saisissant Sa Majesté de la propriété du lot Morris, situé sur l'avenue du Palais de Justice, de la contenance de 6,812 pieds carrés et qui avait été acquis par voie d'expropriation; et le 10 février 1883 un contrat pour la construction de l'édifice a été passé avec MM. Tompkins, Crain et Cie., moyennant la somme de $37,320. Le principal corps de bâtiment sera à deux étages, avec soubassement et attique, et aura sur l'avenue du Palais de Justice, 67 pieds de front sur une profondeur de 61 pieds. En arrière se trouvera un bâtiment à un étage de 66 x 28 pieds. La façade du principal corps de l'édifice ainsi que 15 pieds d'un retour à chaque angle de façade, sera en grès de Credit-Valley, et le reste des murs des deux bâtiments sera en brique, sur fondations de pierre, avec cordons, seuils et linteaux aussi en pierre. Les planchers et le toit seront en bois, ce dernier couvert en ardoise. Dépense pendant l'année $3,652.83.

CHATHAM.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $20,000 a été votée pour la construction, à Chatham, d'un édifice public pouvant contenir les bureaux locaux de la poste, de la douane et autres. Le 30 août 1881, une partie du lot n° 94, au coin des rues King et Fourth, a été achetée pour $8,000, et le 19 mai 1883, un lot voisin, de 25 x 56 pieds, a été acheté pour $2,500. Le 20 septembre 1882, contrat a été passé avec M. J. E. Askwith, pour la construction de l'édifice, moyennant $27,640, et les travaux ont marché pendant l'année. La bâtisse principale aura, sur la rue King, 50 pieds, de front sur une profondeur de 48 ; elle sera à deux étages, avec soubassement et attique. En arrière se trouvera un bâtiment à un étage, ayant 50 x 61 pieds, avec allonges de 25 x 20 pieds et de 13 x 12 pieds. Tous les bâtiments seront en brique, sur fondations en pierre, et les corniches, cordons, encoignures, jambes de portes etc. ; des façades donnant sur les rues seront en pierre. Dépense pendant l'année $3,265.96.

CLIFTON.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $4,000 a été voté pour l'acquisition d'un emplacement, et la construction, à Clifton, d'un édifice devant servir aux bureaux locaux de la poste, de la douane et autres. Le 19 décembre 1882, un emplacement de 80 x 90 pieds, à l'angle de l'avenue Clifton et de la rue du Parc, a été acheté pour la somme de $1,600 ; et le 9 mai 1883, contrat a été passé avec M. J. E. Askwith pour la construction de l'édifice, moyennent $28,000. La bâtisse principale aura sur l'avenue Clifton 44 pieds de front, et une profondeur de 62 pieds sur la rue du Parc ; elle sera à deux étages avec soubassement et attique. Il y aura aussi un bâtiment à un étage ayant 22 pieds de front sur l'avenue Clifton et une profondeur de 74 pieds ; ce bâtiment servira d'entrepôt de vérification. Les deux édifices seront en pierre, avec planchers et toits en bois, ces derniers couverts en ardoise. La plinthe, les cordons, les chambranles des fenêtres, les corniches, etc., seront en pierre de taille ; le reste de la maçonnerie sera en moellons piqués posés en assises irrégulières. Dépense pendant l'exercice, $1,852.67.

COBOURG.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $14,000 a été votée pour l'acquisition d'un édifice convenable pour les bureaux locaux de la poste, de la

douane et autres ; et, le 18 octobre 1882, la bâtisse autrefois occupée par la banque de Montréal, à l'angle des rues King et Division, a été achetée pour $12,000 ; à la fin de l'exercice on préparait des plans en vue de faire subir à cette bâtisse les modifications nécessaires pour l'adapter aux fins voulues. Dépense pendant l'année, $12,105.30.

CORNWALL.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $20,000 a été votée dans le but de construire, à Cornwall, un édifice public convenable pour les bureaux locaux de la poste, de la douane et autres, et en vue duquel un emplacement de 100 x 80 pieds avait été acheté au coin des rues Pitt et Seconde. Le 28 juillet 1882, contrat a été passé avec MM. Gordon et Ross pour la construction de l'édifice moyennant $27,698.63, et les travaux étaient en voie d'exécution à la fin de l'exercice. La bâtisse principale aura deux étages, avec soubassement et attique ; elle s'étendra de 50 pieds sur la rue Seconde et de 66 sur la rue Pitt ; il y aura en arrière une aile de 24 x 12 pour l'escalier. Il y aura aussi en arrière un bâtiment de 78 x 22 pieds, à un étage. Les murs seront en calcaire, avec encoignures, pilastres, chambranles, etc., en pierre de taille ; le remplage sera en moellons bruts. Les planchers et le toit seront en bois, ce dernier couvert en ardoise pour l'édifice principal, et en tôle galvanisée pour le bâtiment de derrière. Les baies des angles sur la rue Pitt feront saillie et s'élèveront en tours surmontées de toits en pyramide ; la maçonnerie de celle située au croisement des deux rues s'élèvera à 28 pieds au-dessus de la grande corniche, et l'autre à 7 pieds. La principale tour sera disposée pour recevoir une horloge. Dépense pendant l'exercice $11,441.01.

GALT.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $8,000 a été votée en vue de la construction d'un édifice public convenable pour le bureau de la poste, etc., mais on n'avait pas encore fait l'acquisition d'un emplacement à la fin de l'exercice, et aucune dépense n'avait été faite.

GANANOCOUI.

DOUANE.

Pendant la session de 1883, un crédit de $1,200 a été voté pour l'achat d'un emplacement pour une maison de douane, et le 17 juin 1883, le lot n° 580, situé à l'angle

des rues Principale et de la Rivière, a été acheté pour $1,000. A la fin de l'exercice, des plans avaient été préparés et on était sur le point de demander des soumissions pour l'édifice, qui sera en brique, sur fondations en pierre, à deux étages, avec soubassement partiel et attique. Cet édifice aura 37 pieds de front sur la rue Principale et 41 sur la rue de la Rivière. Il y aura en arrière une aile de 24 x 19 pieds, à deux étages. Dépense pendant l'exercice, $1,129.63.

GUELPH.

DOUANE.

La somme de $183 a été dépensée pour des réparations pendant l'exercice.

HAMILTON.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Pendant la session de 1883, la somme de $4,000 a été votée pour la construction d'un bâtiment pour les immigrants à Hamilton. Le 2 août 1882, partie des lots nos 2 et 3, sur la rue Stuart, vis-à-vis la gare du chemin de fer Grand-Occidental, ont été achetées pour $1,450; et le 30 décembre 1882, contrat a été passé avec M. John Knapman pour la construction de l'édifice, moyennant $ 3,363. L'édifice est en bois, à deux étages, de 30 x 22 pieds, avec une aile de 70 x 24, à un étage, en arrière. Au rez de-chaussée se trouvent les pièces pour l'usage des immigrants, les lavoirs, etc., et au premier le logement du gardien. Dépense pendant l'exercice, $2,545.94.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $40,000 a été voté en vue de construire, à Hamilton, un édifice convenable pour les bureaux de la poste, de la douane et autres, sur l'emplacement situé à l'angle des rues King et John, acheté le 19 juillet 1881, pour $35,958.32. Des plans et devis ont été dressés et des soumissions demandées par le département, et le 15 août 1882, contrat a été passé avec MM. Van Allen, Brown et Love pour la construction de l'édifice, moyennant $232,000. Ce sera un très beau bâtiment, tel qu'il convient pour les bureaux publics d'une ville de l'étendue et de l'importance commerciale d'Hamilton. Il y aura sur les rues King et John, un édifice principal en forme d'un L, couvrant une superficie de 10,500 pieds, et sur la rue Principale, un bâtiment détaché couvrant une superficie de 3,750 pieds. La façade sera en pierre de Credit Valley doublée de brique, et les autres murs seront en brique. L'édifice principal sera à deux étages, avec soubassement et attique: La grande corniche sera à 70 pieds au-dessus du trottoir. Au croisement des rues se trouvera

une tour à horloge et aux autres coins des façades deux tourelles. La tour de l'horloge aura 177 pieds, et les autres auront 128 pieds du trottoir au sommet du couronnement. On trouvera une description complète de l'édifice dans l'annexe n° 2, pages 29 et 30. Dépense pendant l'exercice, $32,491.45.

KINGSTON.

DOUANE.

Pendant l'année la somme de $1,629.70 a été dépensée en réparations générales dont le besoin se faisait sentir.

FORTIFICATIONS.

Pendant la session de 1883, la somme de $1,025 a été votée pour les réparations aux fortifications et aux bâtiments militaires, et pendant la session de 1883 un nouveau crédit de $550 a été accordé à cette fin. Dans le cours de l'exercice, diverses modifications et réparations ont été exécutées au fort Frédéric, aux casernes de la Tête-de-Pont et aux ouvrages militaires en général. Dépenses pendant l'année, $1,852.59.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Pendant l'exercice la somme de $239.50 a été dépensée pour des réparations nécessaires.

PÉNITENCIER.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $12,500 a été voté pour un appareil de chauffage ainsi que pour un réfectoire et des ateliers; et, à la fin de l'exercice, les travaux étaient en voie d'exécution. On était aussi à construire un brise-lames de 200 x 30 pieds. Dépense pendant l'année, $16,936.46.

BUREAU DE POSTE.

Pendant l'exercice la somme de $435.82 a été dépensée en réparations nécessaires.

COLLÈGE MILITAIRE ROYAL.

Pendant l'année on a ajouté deux salles à la maison de l'ingénieur-mécanicien, et plusieurs réparations nécessaires ont été faites. Dépense, $6,133.84.

LONDON.

DOUANE.

Pendant l'année la somme de $766.76 a été dépensée pour des réparations nécessaires.

BATIMENTS MILITAIRES.

Des réparations nécessaires ont été faites pendant l'année à la salle d'exercice et autres bâtiments militaires. Dépense, $1,358 91.

BUREAU DE POSTE.

L'augmentation des affaires à ce bureau ayant nécessité une nouvelle disposition de l'intérieur et l'addition de nouveaux arrangements, la somme de $7,500 a été affectée à cette fin pendant la session de 1882; et le 20 septembre 1882, contrat a été passé avec M. John Christie pour les changements à faire, moyennant $5,490. Ces modifications ont été exécutées d'une manière satisfaisante, et à la fin de l'exercice on était à construire un appareil de chauffage à la vapeur. Dépense, $7,459.73.

NIAGARA.

CASERNES.

Des réparations générales ont été faites pendant l'exercice. Dépense, $876.44.

OTTAWA.

ÉDIFICE DÉPARTEMENTAL, RUE WELLINGTON.

La grande augmentation des affaires du pays, et par suite l'accroissement du personnel dans les départements, a depuis quelque temps produit de l'encombrement dans les édifices. Comme il n'est pas possible d'agrandir davantage ces édifices sans en gâter quelque peu la symétrie, on a décidé d'acheter un emplacement convenable en dehors des terrains du parlement et d'y construire un nouvel édifice départemental. A cette fin la somme de $84,000 a été votée pendant la session de 1883, et on a acquis la moitié du bloc borné par les rues Wellington, Metcalfe, Elgin et Sparks, et qui fait face à la rue Wellington. A la fin de l'exercice le département préparait des plans et devis, de sorte que l'on pourra demander des soumissions et commencer les travaux cet automne. Dépense pendant l'année, $70,419.95.

SALLE D'EXERCICES.

La somme de $1,036.40 a été dépensée pour construire des latrines; quelques légères réparations ont aussi coûté $51.40.

MUSÉE DE GÉOLOGIE.

Le toit de la maison du gardien a été renouvelé, et quelques autres réparations ont été effectuées. Dépense, $1,343.22.

POINTE NEPEAN.

Quelques réparations ont été faites à la poudrière et aux clôtures. Dépense, $249.25.

BUREAU DE POSTE.

Des modifications considérables ont été commencées un peu avant la fin de l'exercice, pour l'agrandissement du local occupé par les divisions des mandats sur la poste et des lettres chargées, dont les affaires avaient beaucoup augmenté. Par suite de la distribution gratuite des lettres, le nombre des boîtes et l'espace dans la salle publique se sont trouvés plus grands qu'il n'était besoin; on a en conséquence enlevé quelques-unes des boîtes et diminué la grandeur de la salle en retranchant une portion à chaque bout. Les portes donnant sur les rues Sparks et Wellington ont été transformées en fenêtres, et l'entrée de la salle limitée à la porte ouvrant sur l'esplanade, en face de l'édifice. Dépense pendant l'exercice, $676.82.

ÉDIFICES PUBLICS.

Pendant la session de 1882, on a voté un nouveau crédit de $5,000 pour achever la nouvelle sortie des galeries des deux chambres du parlement, et aussi la somme de $4,000 pour améliorer la ventilation, et $800 pour poser des panneaux de verre aux portes de bureaux des édifices des départements, comme protection contre le feu. Pendant l'exercice ces améliorations ont été exécutées ainsi que d'autres dans la chambre des communes et dans les chambres du parlement en général, tandis que des réparations nécessaires ont été faites aux blocs de l'est et de l'ouest et que les terrains ont été entretenus en bon état. Les contrats suivants ont été passés pendant l'année pour le service des édifices publics, savoir : pour le charbon de 1882-83, le 22 août 1882, avec M. G. M. McCullough—montant du contrat, $3,605; et, pour l'enlèvement de la neige, pendant l'hiver de 1882-83, le 4 décembre 1882, avec M. A. Devlin—montant, $425. La dépense pendant l'année pour le compte des édifices et terrains publics a été: construction, $8,860.50; modifications et réparations $120,826.66; personnel et entretien, $95,086.25.

RIDEAU HALL.

Des réparations essentielles, nettoyage, peinturage, tapissage et menues modifications, ont été exécutées à Rideau Hall, pendant l'année, sous la surveillance immédiate de ce département. Le 1er décembre 1882, contrat a été passé avec M. J. A. Hunter pour l'enlèvement de la neige pendant l'hiver de 1882-83, moyennant $365. La dépense pendant l'exercice a été : réparations et modifications, $31,222.86; personnel et entretien, $8,379.15.

STATUE DE FEU SIR GEORGE E. CARTIER, BARONNET.

Pendant la session de 1882, la somme de $10,000 a été votée pour ériger une statue à feu sir George E. Cartier, baronnet. En août 1882, invitation fut faite aux artistes par annonce publique de soumettre des modèles; et en janvier 1883, on reçut des modèles de vingt-et-un artistes, tant étrangers que canadiens. Le modèle déposé par M. L. P. Hébert, de Montréal, fut jugé le meilleur, et il reçut le prix. Le 7

mai 1883, contrat fut passé avec M. Hébert, qui entreprit de fournir une statue de bronze pour $5,400. Dépense pendant l'exercice, $1,319.13.

COUR SUPRÊME.

La somme de $1,029.43 a été dépensée pendant l'exercice pour des meubles et des réparations nécessaires.

PORT-HOPE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, la somme de $8,000 a été votée pour faire l'acquisition d'un emplacement et construire, à Port-Hope, un édifice public convenable pour les bureaux locaux de la poste, de la douane et autres. Le 7 février 1883, quatre morceaux de terre, contenant en tout 25,731 pieds carrés, ont été achetés pour la somme de $4,600, et, le 5 mai 1883, contrat a été passé avec M. W. Toms pour la construction de l'édifice moyennant $25,740. Cet édifice est actuellement en voie de construction à l'angle des rues Queen et Hector. Il sera en brique, sur fondations de pierre ; la plinthe, les cordons, les arcs des fenêtres, etc., seront en pierre de taille. L'édifice principal sera de 80 x 46 pieds, à deux étages ; et il y aura en arrière une aile de 16 x 24 pieds, à un étage. L'angle au croisement des rues s'élèvera en forme de tour carrée en brique, jusqu'à 35 pieds au-dessus de la grande corniche, et sera surmonté d'un beffroi en bois. Dépense pendant l'exercice, $5,075.89.

PRESCOTT.

CASERNES DU FORT WELLINGTON.

La somme de $617.90 a été dépensée pour réparer le passage Camponier, sous le fossé, qui s'était écroulé.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a fait quelques légères réparations qui ont coûté $69.

SARNIA.

QUARANTAINE DES BESTIAUX, POINTE-ÉDOUARD.

Pendant la session de 1882, la somme de $6,000 a été votée pour stations de quarantaine à bestiaux dans l'Ontario ; et pendant la session de 1883, une nouvelle somme de $1,500 a été accordée pour la station de Port-Edouard, trois milles au nord de Sarnia, à l'embouchure de la rivière Sainte-Claire. Le 1er avril 1882, un

morceau de terre contenant 82 acres a été loué du chemin de fer le Grand-Tronc, à cet endroit, pour l'espace de dix ans, à raison de $100 par année. Des bâtiments en bois qui se trouvaient sur le terrain ont été achetés et d'autres ont été construits, avec la condition que toutes les constructions pourront être enlevées à l'expiration du bail. Dépense, $6,014.49.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Pendant la session de 1883, la somme de $2,100 a été votée pour la construction d'un bâtiment pour les immigrants, et le 28 mai 1883, contrat a été passé avec M. C. H. Logan, moyennant $2,341. L'édifice est situé à environ un quart de mille de la station du chemin de fer de la Pointe-Edouard, partant de laquelle on a posé une voie de service; il est en bois, de 100 x 28 pieds, avec cuisine et lavoir de 26 x 18 pieds, en arrière. Dépense pendant l'exercice, $1,170.50.

STRATFORD.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $13,500 a été voté pour la construction de cet édifice, destiné aux bureaux de la poste, de la douane et autres. L'édifice, dont une description complète se trouve au rapport de l'an dernier, était presque achevé à la fin de l'exercice, et on espérait qu'il serait occupé cet automne. Dépense pendant l'année, $22,177.98.

SAINTE-CATHERINE.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $16,500 a été voté en vue de la construction d'un édifice convenable pour les bureaux locaux de la poste, de la douane et autres, et les travaux ont été achevés pendant l'année. Le 19 décembre 1882, contrat a été passé avec MM. D. S. Keith et Cie, pour un appareil de chauffage qu'ils ont fourni ; et à la fin de l'exercice on s'occupait de l'installation et de l'ameublement de l'édifice, en sorte qu'il pourra être occupé cet automne. Dépense pendant l'année, $20,667.23.

SAINT-THOMAS.

SALLE D'EXERCICES.

Pendant la session de 1882, la somme de $2,500 a été votée dans le but de transporter cette salle d'exercice à un meilleur endroit et de la réparer, et dans le cours de l'exercice le bâtiment a été transporté et réparé. Dépense, $2,844.86.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $20,000 a été voté pour la construction d'un édifice convenable pour les bureaux de la poste, de la douane et autres, sur l'emplacement situé rue Talbot et acheté des syndics de l'église presbytérienne. Le 22 juillet 1882, contrat a été passé avec M. H. Lindop, pour la construction de l'édifice moyennant $38,850. Cet édifice sera en pierre, de 64 x 62 pieds, à deux étages, avec soubassement et attique ; il y aura en arrière une aile de 53 x 36 pieds, à un étage. Les murs extérieurs seront en moellons d'appareil avec cordons, filets, etc., en pierre de taille ; et il y aura au milieu de la façade donnant sur la rue Talbot une saillie surmontée d'une lucarne d'ornement en pierre construite de manière à recevoir une horloge lorsqu'on le désirera. Dépense pendant l'année, $9,526.36.

TORONTO.

BUREAU DU SOUS-RECEVEUR GÉNÉRAL.

A la session de 1883, la somme de $1,600 a été inscrite sur le budget des réparations en général, pour poser des portes neuves aux voûtes de ce bureau, et dans le cours de l'exercice on a fait l'acquisition de ces portes. Dépense, $1,475,

DOUANE.

Pendant l'année la somme de $280.11 a été dépensée en réparations.

SALLE D'EXERCICES.

Quelques légères réparations ont été faites pendant l'année. Dépense, $343.80.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

La somme de $1,598 55 a été dépensée pour des réparations nécessaires. A la fin de l'exercice on était à dresser des plans pour une allonge à l'édifice actuel, sur le lot contigu appartenant à l'Etat.

BATIMENTS DES IMMIGRANTS.

La somme de $235.05 a été dépensée pour des réparations nécessaires.

BUREAU DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On a fait quelques réparations qui ont coûté $23.51.

BATIMENTS MILITAIRES.

Pendant l'exercice la somme de $1,682.72 a été dépensée pour des réparations faites principalement au vieux fort.

BUREAU DE POSTE.

On a fait de légères réparations qui ont coûté $242.85.

WINDSOR.

BUREAU DE POSTE.

Quelques réparations nécessaires ont coûté $337.45.

TERRITOIRE EN CONTESTATION.

PORT-ARTHUR.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Pendant la session de 1883, la somme de $6,000 a été votée pour la construction, à cet endroit, d'un bâtiment pour les immigrants ; et le 28 mai 1883, contrat a été passé avec M. C. H. Logan, moyennant $4,687. Le principal corps d'édifice sera à deux étages, de 100 x 28 pieds et construit en bois ; il y aura en arrière deux lavoirs de 10 x 9 pieds chacun, une salle à dîner de 48 x 18, et une cuisine de 18 x 14 le tout à un étage. Dépense pendant l'exercice, $2,043.50.

PORTAGE-DU-RAT.

PRISON.

On a fait pendant l'année quelques légères dépenses qui ont coûté $21.10.

PROVINCE DU MANITOBA.

BRANDON.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Pendant la session de 1883, un nouveau crédit de $9,150 a été voté pour achever le bâtiment des immigrants à Brandon, dont une description complète a été donnée dans le rapport de l'année dernière, et ce bâtiment a été achevé et occupé. Dépense pendant l'exercice, $11,087.92.

EMERSON.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

La somme de $205.05 a été dépensée pendant l'année pour des réparations nécessaires à ce bâtiment.

QU'APPELLE.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

Pendant la session de 1882, un crédit de $10,000 a été voté dans le but de construire des bâtiments pour les immigrants à l'ouest de Brandon. Qu'Appelle a été choisi, et contrat a été passé, le 23 octobre 1882, avec M. J. McCallum, pour la construction d'un édifice en bois, de 100 x 29 pieds, à deux étages, avec cuisine et dépendances, moyennant la somme de $8,873. Ce bâtiment a été achevé, mais il a été détruit par un incendie le 13 mai 1883, et un contrat a été passé le 10 juillet, avec M. C. H. Logan, pour la construction d'un autre édifice devant coûter $5,839. Dépense pendant l'exercice, $10,853.40.

MONTAGNE-DE-PIERRE.

PÉNITENCIER.

Pendant la session de 1882, un crédit de $33,000 a été voté pour l'achèvement des maisonnettes des gardes et autres bâtiments mentionnés dans le rapport de l'an dernier et qui ont tous été complétés. A la fin de l'exercice on dressait des plans, etc., pour une nouvelle aile divisée en cellules, une salle centrale et une chambre détachée pour la chaudière. Dépense, $28,498 pour la construction, et $20 de réparations.

WINNIPEG.

BUREAU EE L'ARCHITECTE.

La somme de $750 a été dépensée pour loyer et réparations.

BUREAU DU SOUS-RECEVEUR GÉNÉRAL.

La somme de $405.66 a été dépensée pour des réparations.

DOUANE.

La somme de $260 a été dépensée en réparations nécessaires.

BUREAU DES TERRES FÉDÉRALES.

Pendant la session de 1882, la somme de $2,300 a été votée pour l'achèvement des chambres dans l'attique de cet édifice, ainsi que pour l'ameublement, etc., et ces améliorations ont été exécutées dans le cours de l'exercice. Dépense, $2,286.75.

CASERNES DU FORT OSBORNE.

La somme de $1,412.52 a été dépensée pour faire des réparations aux baraques qui s'en allaient en ruines.

BATIMENT DES IMMIGRANTS.

On a dépensé $842.90 pour achever ce bâtiment, et $73.20 pour les réparations nécessaires.

RÉSIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $24,500 a été voté pour l'achèvement de cet édifice, dont on trouvera une description complète dans le rapport de 1880-81. Les travaux étaient presque terminés à la fin de l'exercice. Le 21 mars 1883, contrat a été passé avec M. J. F. Bowles pour des écuries, des dépendances, des clôtures, etc., le tout moyennant la somme de $18,082, et l'on prenait des mesures pour le chauffage, en sorte que l'édifice pourra être habité cet automne. Dépense pendant l'année, $31,797.12. La somme de $2,000 a aussi été payée pour le loyer de la maison occupée par le lieutenant-gouverneur en attendant l'achèvement de sa résidence.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $30,000 a été voté pour la construction de cet édifice, dont une description détaillée se trouve au rapport de 1880-81. Les entrepreneurs, MM. J. et P. Lyons et Cie, ayant manqué à l'exécution de leur contrat, il devint nécessaire de donner de nouveau à l'entreprise la portion non terminée des travaux ; et le 26 mai 1883, contrat fut passé avec MM. Gelley, Moberly et Soucisse pour leur achèvement, moyennant $63,985. Les progrès faits à la fin de l'exercice étaient très satisfaisants. Dépense pendant l'année, $22,999.66.

BUREAU DE POSTE (ANCIEN).

Pendant la session de 1883, la somme de $5,500 a été votée pour exécuter les modifications et additions mentionnées dans le rapport de l'année dernière et qui ont été complétées. Dépense, $5,398.79.

BUREAU DE POSTE (NOUVEAU).

L'ancien bureau de poste se trouvant insuffisant pour les besoins du commerce croissant de la ville, on décida de construire un édifice nouveau et plus grand ; et pendant la session de 1883, la somme de $50,000 fut votée pour cet édifice, qui devait s'élever sur l'emplacement de l'ancien. Comme on ne pouvait pas trouver, à ce que l'on considérait être des conditions raisonnables, un bâtiment convenable pour servir de bureau de poste pendant la construction du nouvel édifice, on prit le parti de construire un bureau temporaire sur un lot, la propriété de l'Etat, situé entre la douane et le bureau des terres, rue Principale ; et le 14 avril 1883, contrat fut passé avec M. C. H. Logan pour la construction d'un bâtiment en bois de 97 x 54 pieds, à deux étages sur le devant et à un seul étage en arrière, moyennant $6,131. A la fin de l'exercice on dressait des plans, etc., pour le nouveau bureau de poste. Dépense pour l'année, $5,959.88.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.

Pendant la session de 1882, un crédit de $5,000 a été voté pour les édifices publics en général dans le Nord-Ouest; et la somme de $1,482.14 a été dépensée dans le cours de l'exercice.

RÉGINA.

ÉDIFICES PUBLICS.

Pendant la session de 1882, un crédit de $20,000 a été voté pour les édifices publics à Régina. Dans le cours de l'exercice des bâtiments temporaires en bois ont été construits pour loger le lieutenant-gouverneur; et le 28 juin 1883, contrat a été passé avec M. P. Zindord pour des constructions additionnelles, au prix de $6,050. Dépense pendant l'exercice, $6,330.13.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

NANAIMO.

ÉDIFICE PUBLIC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $10,000 a été voté dans le but de construire, à Nanaïmo, un édifice convenable pour un bureau de poste, la douane, etc. Le 25 juillet 1882, un emplacement a été acheté de la compagnie de charbon et de mines de Vancouver, pour la somme de $1,000; et le 18 septembre 1882, contrat a été passé avec MM. Smith et Clark pour la construction de l'édifice moyennant $23,250. Cet édifice sera en pierre et aura 48 x 24 pieds, avec une aile de 12 x 24 pour l'escalier; il sera à deux étages, avec soubassement, et les planchers ainsi que les toits seront en bois. Les travaux étaient vigoureusement poussés à la fin de l'exercice et les entrepreneurs espéraient finir vers le mois d'octobre. Dépense pendant l'exercice, $10,037.38.

NEW-WESTMINSTER.

PÉNITENCIER.

Une forge et un établi ont été fournis aux ateliers; des grillages en fer ont été posés à toutes les fenêtres; on a établi des latrines et fait d'autres ouvrages nécessaires. Dépense, $2,031.77.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Pendant la session de 1882, une nouvelle somme de $11,500 a été votée pour la construction de cet édifice, dont la description se trouve au rapport de l'année dernière. L'entreprise a été achevée, et à la fin de l'exercice on prenait des mesures pour les arrangements intérieurs et l'ameublement. Dépense pendant l'année, $14,451.75.

ÉDIFICES PUBLICS.

Pendant l'exercice la somme de $171.15 a été dépensée pour des réparations nécessaires.

VICTORIA.

OUVRAGES MILITAIRES.

Les réparations aux batteries de Finlayson et de la pointe Macauley, mentionnées dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie d'exécution, ont été achevées et coûtent $748.87.

BUREAU DE POSTE.

Des réparations nécessaires coûtant $217.92 ont été exécutées pendant l'exercice.

STATION DE QUARANTAINE.

Pendant la session de 1882 un crédit de $5,000 a été voté pour une station de quarantaine, mais on n'avait pas encore trouvé d'emplacement convenable et aucune dépense n'avait encore été faite à la fin de l'exercice.

EXAMENS DU SERVICE CIVIL.

Pendant l'exercice, des examens de candidats à l'admission dans le service civil ont été tenus dans diverses villes du pays, ainsi que voulu par l'acte du service civil, 1882, et les légères dépenses suivantes faites à l'occasion de ces examens, ont été portées au compte des loyers et réparations :

Kingston	$42 51
Montréal	43 00
Québec	3 00
Saint-Jean, N.-B	3 35
Winnipeg	15 00
Dépense totale	$106 86

CHAUFFAGE DES ÉDIFICES FÉDÉRAUX.

Pendant la session de 1883, dans le crédit supplémentaire de $39,610 pour réparations, etc., on a inclus la somme de $11,000 pour le chauffage des édifices publics fédéraux, ce qui, jusqu'ici, avait été payé par l'entremise des départements respectifs occupant ces édifices. La dépense à ce sujet a été comme suit, par province :

Nouvelle-Ecosse	$ 231 34
Ile du Prince-Edouard	202 72
Nouveau-Brunswick	1,905 86
Québec	4,676 69
Ontario	2,751 07
Manitoba	880 00
Colombie-Britannique	92 00
Dépense totale	$10,739 68

APPOINTEMENTS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC.

Lors de la session de 1882, dans le crédit général de $268,300, la somme de $13,000 a été incluse pour payer les appointements des mécaniciens, chauffeurs et gardiens des édifices publics fédéraux dans tout le pays, lesquels appointements étaient auparavant payés par les divers département qui profitaient de ces services. La dépense à ce sujet a été comme suit, par province :—

Nouvelle-Ecosse	$ 871 20
Ile du Prince-Edouard	553 06
Nouveau-Brunswick	3,217 29
Québec	3,515 92
Ontario	6,629 55
Dépense totale	$14,787 02

PORTS ET RIVIÈRES.

Pendant la session de 1882 un crédit de $753,800 a été voté pour l'amélioration des ports et des rivières dans tout le Canada ; et, lors de la session de 1883, une nou-

velle somme de $19,289.19 a été affectée à ces mêmes fins, ce qui donne un total de $773,098.19. Ci-suit un tableau des crédits et des dépenses par province :—

	Crédit.	Dépense.
Nouvelle-Ecosse	$109,950 00	$81,657 22
Ile du Prince-Edouard	38,000 00	33,164 21
Nouveau-Brunswick	61,500 00	63,760 19
Provinces maritimes en général	10,000 00	2,525 49
Québec	180,600 00	164,990 62
Ontario	305,734 79	249,925 86
Manitoba	24,000 00	13,654 07
Territoire du Nord-Ouest	20,000 00	5,822 23
Colombie-Britannique	7,304 40	3,069 74
Ports et rivières en général	16,000 00	6,160 40
Total	$773,089 19	$624,731 03

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ANNAPOLIS.

Pendant la session de 1882, un crédit de $15,000 a été voté comme boni à la compagnie de steamers de l'Acadie, vu que cette compagnie avait construit un grand quai ou jetée pour servir aux vapeurs d'outre-mer; cet argent a été versé entre les mains de la compagnie dans le cours de l'exercice.

ARISAIG.

Lors de la session de 1882, la somme de $1,500 a été votée pour réparer à cet endroit, le brise-lames construit il y a quelques années par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et endommagé par la glace en novembre 1881. Cette somme a été dépensée et le dommage réparé.

RIVIÈRE A L'OURS.

La somme de $79.25 a été dépensée pour enlever quelques-uns des cailloux et autres obstacles qui empêchaient de remonter la rivière jusqu'au village de la Rivière-à-l'Ours.

ÉTANG DE BÉNACADIE.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $3,000 a été accordé afin de continuer l'ouvrage de protection sur le côté est du chenal projeté pour conduire à cet étang. Les travaux ont été faits pendant l'exercice. Dépense, $4,029.70.

BROOKLYN.

Des réparations nécessaires ont été faites au brise-lames pendant l'exercice. Dépense, $2,727.02.

CAP SAINTE-MARIE.

Lors de la session de 1882, une nouvelle somme de $2,500 a été accordée pour continuer les réparations mentionnées dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie d'exécution; les travaux ont été achevés pendant l'exercice. Dépense $2,499.47.

CHÈVERIE.

Pendant la session de 1882, la somme de $5,000 a été votée pour prolonger, à cet endroit, le quai commencé par les habitants il y a quelques années, et continué par le département en 1873-74. Dans le cours de l'année on a construit un prolongement de 150 pieds et pris des mesures pour exécuter d'autres ouvrages, pour lesquels un crédit a été voté. Dépense, $4,997.97.

ILE COFFIN.

Lors de la session de 1882, une somme de $2,100 a été votée dans le but de protéger une partie basse de la grève ouest d'un petit havre au milieu de l'île; c'est ce que l'on a fait pendant l'exercice en construisant un "éperon" formé de grandes pierres et s'étendant sur une distance de 250 pieds. Dépense, $2,099.95.

BAIE-AUX-VACHES.

A la session de 1882, une somme de $3,000 a été inscrite sur le budget des réparations au brise-lames de cet endroit. Ce montant a été dépensé pour placer sur la face intérieure de l'ouvrage des défenses horizontales et verticales sur une longueur de 800 pieds, ainsi que pour réparer la couverture et faire une nouvelle chaussée. Dépense, $3,000.

DIGBY.

Pendant la session de 1882, une somme de $3,500 a été votée pour réparer, à cet endroit, le quai que les tarets avaient beaucoup endommagé; et à la session de 1883, un nouveau crédit de $500 a été accordé pour la même fin. Le 8 novembre 1882, contrat a été passé avec M. G. S. Mayes, moyennant $3,708, et les travaux ont été exécutés pendant l'exercice. Dépense, $4,043.46.

EAGLE-HEAD.

Pendant la session de 1882, un crédit de $2,500 a été voté pour prolonger et réparer un brise-lames en pierre, long de 275 pieds, construit il y a quelques années, à cet endroit, par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse. L'ancien ouvrage a été réparé, et on l'a allongé de 125 pieds. Dépense, $2,499.25.

BAIE DE L'EST.

Pendant la session de 1882, un crédit de $1,800 a été voté pour prolonger, à cet endroit, une jetée qui avait été construite, en 1881, par les habitants aidés du gouvernement local, pour le service du steamer transportant les malles entre le terminus du chemin de fer "*Eastern Extension*," au détroit-de-Canso, et Sydney, C. B. Dans le cours de l'année actuelle, la jetée a été prolongée de 70 pieds en eau plus profonde. Dépense, $1,798.92.

VILLAGE DE LA GRANDE-RIVIÈRE.

Lors de la session de 1882, un crédit de $8,000 a été voté pour ouvrir un nouveau chenal long de 1,850 pieds, et redresser le cours tortueux de la rivière près de son

embouchure. Les autorités locales ont promis de fournir $4,000, et l'ouvrage était en voie d'exécution à la fin de l'exercice; mais on n'avait encore fait aucune dépense.

HAMPTON.

Les travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière ont été exécutés. Dépense $727.63.

INDIAN-HARBOUR.

A la session de 1882, une somme de $1;000 a été votée pour la construction d'un havre de refuge pour les bateaux-pêcheurs,—les autorités locales devant fournir un montant égal. Rien n'avait encore été entrepris et aucune dépense n'avait été faite à la fin de l'exercice.

BAIE-JORDAN.

Pendant la session de 1882, la somme de $5,000 a été votée pour des réparations au brise-lames construit en 1875–76 près de l'embouchure de la rivière Jordan, et qui avait été beaucoup endommagé par le tassement et les tempêtes. Contrat a été passé le 31 octobre 1882, avec M. N. R. Freeman, moyennant la somme de $4,940, et les travaux ont été exécutés dans le cours de l'exercice. Dépense, $5,046.12.

LIVERPOOL.

Pendant la session de 1882, la somme de $5,000 a été votée pour la construction d'un brise-lames long de 500 pieds, sur le côté ouest de la baie de Liverpool, à environ 2,000 pieds en aval de la pointe du phare, mais rien n'avait encore été fait à la fin de l'exercice.

MABOU.

Lors de la session de 1882, un nouveau crédit de $4,000 a été voté pour achever, exhausser et réparer le mur de protection en coffrage, du côté sud du chenal ouvert en 1873–74. Les travaux ont été finis dans le cours de l'exercice. Dépense, $3,394.64.

MAIN-À-DIEU.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $1,000 a été voté pour achever le brise-lames que l'on construisait alors à l'entreprise à cet endroit; les travaux ont été finis en août 1882. Dépense pendant l'exercice, $2,858.79.

ANSE MÉTÉGHAN.

Pendant l'exercice, le brise-lames à cet endroit a été lesté de nouveau, lambrissé joints clos, et autrement réparé. Dépense, $500.

RIVIÈRE MÉTÉGHAN.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $3,000 a été voté pour compléter les réparations au port construit il y a quelques années par le gouvernement local, à l'embouchure de la rivière Météghan. Dans le cours de l'exercice la jetée sud a été prolongée de 80 pieds, la jetée nord a été réparée, et le chenal a été débarrassé de cailloux. Dépense, $3,000.

NEW-HARBOUR.

Lors de la session de 1882, un crédit $3,000 a été voté aux fins d'aider à la construction d'un brise-lames en pierre pour protéger les bateaux-pêcheurs—les habitants de la localité et le conseil de comté devant fournir leur part de main-d'œuvre et d'argent. Les travaux n'avaient pas encore été commencés à la fin de l'exercice, et aucune dépense n'avait été faite.

SYDNEY-NORD.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $3,000 a été voté pour continuer les travaux entrepris en 1882, à frais communs entre les commissaires du havre et le gouvernement fédéral, pour protéger le port contre l'ensablement. Ces ouvrages ont été prolongés de 150 pieds dans le cours de l'exercice, ce qui porte leur longueur totale à 254 pieds. Dépense, $2,999.52.

ANSE-DE-PARKER.

Lors de la session de 1882, une somme de $1,000 a été votée pour la construction à cet endroit, d'une jetée destinée à abriter les bateaux de pêche,—les habitants de la localité devant fournir un montant égal. Les travaux n'étaient pas encore commencés à la fin de l'exercice, et aucune dépense n'avait été faite.

JETÉE DE PARRSBORO'.

Pendant l'exercice, la somme de $147.43 a été dépensée pour réparer des portions de la chaussée et la rampe du quai public, ainsi que pour renouveler les défenses qui avaient été endommagées par des glaces flottantes.

PARRSBORO', OU RIVIÈRE DE L'ILE-AUX-PERDRIX.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $2,500 a été voté pour améliorer le chenal de la rivière de l'Ile-aux-Perdrix; et dans le cours de l'exercice, ce montant a été dépensé à cette fin.

PETITE-RIVIÈRE.

Pendant la session de 1882, la somme de $5,000 a été votée pour la construction, d'un brise-lames à Cherry-Point, mais aucune dépense n'avait encore été faite à la fin de l'exercice.

JETÉE DE PICKETT.

Lors de la session de 1882, un crédit de $500 a été voté pour réparer cette jetée, construite il y a quelques années, à frais communs entre le gouvernement local et les habitants de la localité. La jetée avait été réparée par le gouvernement fédéral en 1877-78; elle l'a été de nouveau dans le cours du dernier exercice, et toute la jetée ainsi que son abord ont été élevés au-dessus du niveau des grandissimes marées. Dépense, $1,200.00.

ILE PICTOU.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $1,250 a été voté pour achever de réparer le débarcadère construit par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse à

l'extrémité occidentale de l'île, ainsi que pour en construire un autre de 100 pieds de longueur à son extrémité orientale. Ces travaux ont été exécutés dans le cours de l'exercice. Dépense, $1,246.92.

PORT-HOOD.

Pendant la session de 1882, un crédit de $4,000 a été voté dans le but de réparer le dommage causé à la jetée par les tempêtes et les tarets, dommage dont il a été question dans le rapport de l'année dernière. Les réparations ont été exécutées dans le cours de l'exercice. Dépense, $3,996.65.

PORT-LORNE.

Pendant la session de 1882, un crédit de $5,000 a été voté pour ajouter une longueur de 100 pieds à la jetée, construite il y a quelques années par les habitants de la localité aidés du gouvernement local, et prolongée de 67 pieds en 1872-73 par le gouvernement fédéral. Le 1er février 1883, contrat a été passé avec M. G. S. Mayes pour le prolongement en question, moyennant $4,940. Il y avait à peu près un tiers de l'ouvrage de fait à la fin de l'exercice. Dépense, $1,028.54.

RAGGED-POND.

Pendant l'année on a dépensé $253 18 pour travail d'ingénieurs.

SAW-PIT.

Pendant l'année la somme de $146.04 a été dépensée en réparations nécessaires à un petit quai construit avant la confédération par le gouvernement provincial.

SILVER-POINT.

La somme de $99.47 a été dépensée pour réparer le "Warping Pier," sur le côté nord du détroit de Hiltz, ainsi que pour enlever des roches du chenal du "Run."

IGANICHE-SUD.

A la session de 1882, la somme de $8,000 a été votée pour réparer le brise-lames à cet endroit; et le 16 avril 1883, contrat a été passé avec MM. McPherson et McKinnon, moyennant $16,450. Il n'avait encore été dépensé que $93.02 à la fin de l'exercice.

RIVIÈRE SAINTE-MARIE.

Pendant la session de 1882, un crédit de $2,000 a été voté pour améliorer le chenal de cette rivière, sur laquelle se fait chaque année le flottage d'une grande quantité de bois. Le chenal était obstrué par des roches et des cailloux; dans le cours de l'année ces obstructions ont été enlevées de la rivière même, entre Sherbrooke et le pont Wallace, ainsi que de certaines parties de ses bras est et ouest; les résultats obtenus ont été très satisfaisants. Dépense, $1,997.67.

SUMMERVILLE.

Le petit brise-lames construit en 1878-79 a été renforcé et réparé pendant l'année. Dépense, $599.63.

ANSE-A-LA-TRUITE.

La somme de $249.17 a été dépensée en réparations nécessaires au quai construit par les habitants de la localité, aidés du gouvernement provincial, avant la confédération, et agrandi depuis par le gouvernement fédéral.

WESTPORT.

Pendant la session de 1882, un crédit de $2,000 a été voté pour acheter et agrandir une jetée à cet endroit, mais aucune dépense n'avait encore été faite à la fin de l'exercice.

WHITE-POINT.

Pendant la session de 1882, la somme de $2,000 a été votée pour réparer, à cet endroit, la jetée construite il y a un grand nombre d'années par les habitants de la localité, aidés du gouvernement provincial, et prolongée en 1877-78 par le gouvernement fédéral. Dans le cours de l'exercice la portion extérieure de l'ancien ouvrage, qui avait été complètement démolie par une tempête, a été reconstruite, et d'autres parties en ont été réparées. Dépense, $1,997.98.

YARMOUTH.

Pendant la session de 1882, un crédit de $3,300 a été voté aux fins de réparer le quai construit en 1872-73, depuis la pointe Stony Beach jusqu'à Cap Fourchu, pour la protection des portions inférieures du port. Dans le cours de l'exercice, des parties de ce quai qui étaient tombées en ruines ont été reconstruites, et la face de tout l'ouvrage a été protégée par un revêtement à joints clos du côté de la mer. Dépense, $3,299.28.

PROVINCE DE L'ILE-DU-PRINCE-EDOUARD.

ANSE-DE-CAMPBELL.

A la session de 1882, on a voté un nouveau crédit de $4,000 dans le but d'achever le brise-lames mentionné dans le rapport de l'année dernière, et l'ouvrage a été fait dans le cours de l'exercice. Dépense, $5,020.04.

CASCUMPÈQUE.

Pendant la session de 1882, un crédit de $5,000 a été voté pour creuser un chenal de 100 pieds de large jusqu'à 14 pieds de profondeur, à travers la barre de grès intérieure, sur laquelle il n'y a actuellement que 10 à 11 pieds d'eau à marée basse. Tout ce qui a été dépensé jusqu'à la fin de l'exercice est la somme de $190.82, pour frais de levées hydrographiques.

BAIE-DE-COLVILLE (SOURIS-EST).

Pendant l'année les réparations mentionnées comme nécessaires dans le dernier rapport ont été exécutées; elles coûtent $3,647.71.

MALPÈQUE.

Le plancher de l'extrémité extérieure du brise-lames, qui avait été enlevé par la glace, a été remplacé. Dépense, $59.95.

MIMINEGACHE.

Lors de la session de 1882, la somme de $1,500 a été votée pour l'achèvement des travaux à l'entrée de l'étang du Grand-Miminegache. Dépense, $1,437.25.

PORT DE RUSTICO.

Lors de la session de 1882, un nouveau crédit de $8,500 a été accordé pour continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant donnés à l'entreprise; les sept huitièmes de l'ouvrage étaient achevés à la fin de l'exercice. Dépense, $9,677.30.

RIVIÈRE DU SUD (PORT DE MURRAY).

Pendant la sessisn de 1882, la somme de $5,000 a été accordée pour continuer à redresser le chenal et à l'approfondir jusqu'à 8 pieds à la marée la plus basse. Le dragueur *Prince Edward* a fonctionné ici du 1er juillet au 26 octobre 1882, et il a enlevé 39,015 verges cubes de sable et de vase. Dépense, $5,927.94.

RIVIÈRE DU SUD-OUEST (NEW-LONDON).

Pendant la session de 1882, un crédit de $5,000 a été voté dans le but de construire un brise-lames de 400 pieds de long, du côté ouest de l'entrée du port de New-London, ainsi qu'un barrage de 1,600 pieds de longueur, à la Pointe de Campbell, pour augmenter la force du courant de la rivière du Sud-Ouest et limiter son action, et ainsi contribuer à creuser la batture à l'entrée du port. Le 8 février 1883, contrat a été passé avec M. Thomas Reid, moyennant la somme de $3,873, et à la fin de l'exercice, environ les deux tiers des travaux projetés étaient achevés. Dépense, $2,511.42.

BAIE SAINT-PIERRE.

Pendant la session de 1882, un crédit de $6,000 a été voté dans le but de construire des ouvrages destinés à rétrécir le chenal à l'entrée du port, de manière à augmenter la force du courant sur la barre extérieure. Le 10 février 1883, un contrat a été passé avec M. John D. Sinnott, moyennant la somme de $3,930; et à la fin de l'exercice, les cinq huitièmes environ de l'ouvrage étaient achevés. Dépense $1,509.72.

TIGNISH.

Les ouvrages mentionnés dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction ont été achevés. Dépense pendant l'exercice, $4,110.

ILES WOOD.

Pendant la session de 1882, une somme de $3,000 a été votée pour l'amélioration du port Victoria, îles Wood; et les travaux pour réparer et exhausser le brise-

lames construit il y a quelques années par le gouvernement provincial ont été commencés, mais aucune dépense n'a été faite avant la fin de l'exercice.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

CAMPO-BELLO.

Pendant la session de 1882, une somme de $500 a été votée dans le but de réparer le petit brise-lames construit en 1873-74 et 1877-78, à Wilson's-Beach, île de Campo-Bello, pour la protection des bateaux de pêche. Dans le cours de l'exercice la construction a été exhaussée et lestée de nouveau, et les défenses qui avaient été emportées ont été remplacées. Dépense, $500.

CARAQUETTE.

Pendant la session de 1882, un crédit de $4,000 a été voté pour la construction d'un bras de 100 pieds de longueur au quai, long de 1,150, construit par le gouvernement provincial, de manière à former un petit port. Le 6 janvier 1883, un contrat a été passé avec M. R. Blackall, moyennant la somme de $3,440, et à la fin de l'exercice les travaux étaient en voie d'exécution. Dépense, $54.34.

COCAGNE.

Le débarcadère du côté nord du port, près du pont de chemin de fer, mentionné dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction, a été achevé. Dépense pendant l'exercice, $4,074.78.

BAIE-DE-COURTENAY.

Pendant la session de 1882, une somme de $500 a été votée dans le but de marquer le chenal de la crique Marsh; et, dans le cours de l'exercice, des groupes de pilots ont été placés à certains endroits dans ce chenal pour l'indiquer, à l'eau haute. Dépense, $500.

RIVIÈRE MADAWASKA.

Lors de la session de 1882, une somme de $1,000 a été inscrite au budget pour l'amélioration du chemin de halage et du chenal de la rivière jusqu'au lac Témiscouata. La somme de $600 a été dépensée à cette fin dans le cours de l'exercice.

MIRAMICHI.

Pendant la session de 1882, un crédit de $3,000 a été voté pour la coustruction de quais de délestage dans la rivière Miramichi; mais aucun ouvrage n'avait été fait et aucune somme n'avait encore été dépensée à la fin de l'exercice.

POINTE-DU CHÊNE (SHÉDIAC).

Les travaux de prolongement du brise-lames pour la protection du quai du chemin de fer, mentionnés dans le dernier rapport, ont été achevés en septembre 1882. Dépense pendant l'exercice, $1,853.

QUACO.

Pendant la session de 1882, un crédit supplémentaire de $6,000 a été voté pour l'achèvement du brise-lames situé sur le côté ouest du port et mentionné dans le rapport de l'an dernier; les travaux ont été achevés dans le cours de l'année. Dépense pendant l'exercice, $12,460.

RICHIBOUCTOU.

Par suite d'un changement dans la direction du courant, la grève de sable à la tête du brise-lames construit en 1872-75, était menacée de destruction; pour y remédier, on a construit dans le cours du dernier exercice, des ouvrages de protection qui ont coûté $999.55.

BAIE-DU-ROCHER.

Lors de la session de 1882, une somme de $2,000 a été votée pour le prolongement du brise-lames à cet endroit. Les travaux n'étaient pas encore commencés à la fin de l'exercice, et il n'avait été fait qu'une légère dépense de $4.92.

SHIPPAGAN.

Pendant la session de 1882, un crédit de $4,000 a été voté pour prolonger et réparer le brise-lames à cet endroit. Dans le cours de l'exercice ce brise-lames a été prolongé de 120 pieds du côté de la mer et de 100 du côté de terre, afin de fermer une brèche; et la partie ancienne en a été exhaussée. Le barrage traversant le goulet est s'étant affaissé sur toute sa longueur, il a été exhaussé aux endroits regardés comme dangereux. Dépense, $3,507.63.

SAINT-ANDRÉ.

Le pilier (*Beacon Block*) mentionné dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie de construction, a été achevé. Dépense pendant l'exercice, $1,930.

SAINT-JEAN.

Pendant la session de 1882, un crédit supplémentaire de $35,000 a été voté pour continuer les travaux de reconstruction de la superstructure du brise-lames à la Pointe du Nègre, emportée par un coup de vent en janvier 1879. L'ouvrage a été fait dans le cours de l'année, et à la fin de l'exercice, environ les deux tiers des travaux projetés étaient finis. Dépense pendant l'exercice, $30,735.26.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Lors de la session de 1882, une somme de $2,000 a été votée pour améliorer la rivière Saint-Jean entre la rivière des Chutes et l'île aux Ours; pendant l'année on a amélioré cette partie de la rivière en enlevant des cailloux et des pierres aux rapides

de Dibblee, à l'île du Taureau, à la barre de Méductic, à la rivière de l'Anguille, à Nackawic, à la barre de Davidson et à l'île aux Ours. Des améliorations ont aussi été faites au chemin de halage entre l'embouchure de la rivière Saint-Jean et les Grandes-Chutes; des roches et des cailloux ont été enlevés à l'embouchure de la rivière Saint-François, etc. Dépense, $3,458.87. La somme de $793.83 a aussi été dépensée pour renforcer le barrage à Oromocto, et protéger la tête de l'île Thatch.

TOBIQUE.

Pendant la session de 1882, une somme de $2,000 a été votée pour l'amélioration de la rivière Tobique et de la rivière Saint-Jean, en amont des Grandes-Chutes. Dans le cours de l'année, des cailloux et des roches ont été enlevés du chenal de Three-Brooks-Bar, Ox-Island, Plaister-Rock et Wapskehagan, et on a fait des améliorations dans le détroit en minant sur le récif à la Grande-Barre, sur le récif de Craig, aux Rapides-Rouges et aux Chutes supérieure et inférieure. Dépense, $788.41.

TYNEMOUTH.

A la session de 1882, une somme de $1,500 a été inscrite au budget pour construire, sur le côté ouest de la crique, un brise-lames semblable à celui construit du côté est en 1874-75. Cet ouvrage a été exécuté pendant l'exercice. Dépense, $1,500.

PROVINCES MARITIMES EN GÉNÉRAL.

Pendant la session de 1882, un crédit de $10,000 a été voté pour les réparations et l'entretien des ports et des rivières en général dans les provinces maritimes, et la somme de $2,525.49 a été dépensée dans le cours de l'exercice.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ANSE-DU-PORTAGE.

Le débarcadère servant à faciliter le transport des malles entre l'Anse-du-Portage et Tadoussac pendant l'hiver, et mentionné dans le rapport de l'an dernier comme étant en voie de construction, a été achevé. Dépense, $780.99.

ANSE-SAINT-JEAN.

Lors de la session de 1882, une somme de $2,200 a été votée pour l'achèvement de la jetée à cet endroit. Pendant l'année, cet ouvrage a été complété, et relié au chemin public, et on a construit un hangar pour le service des marchandises et des voyageurs. Dépense, $1,443.62.

BAGOTVILLE.

A la session de 1882, une somme de $3,500 a été votée pour l'achèvement de la jetée à cet endroit, et à celle de 1883, un nouveau crédit de $3,000 a été accordé. On a jugé nécessaire, pendant l'année, d'en protéger l'extrémité extérieure et on a calé un bloc de coffrage qui a été rempli de lest. Il sera nécessaire d'élever cette jetée de 3 pieds sur toute sa longueur, vu que les grandes marées la submergent. Dépense pendant l'exercice, $4,307.40.

BAIE-SAINT-PAUL.

Lors de la session de 1882, un crédit supplémentaire de $12,000 a été accordé pour la construction d'une jetée à la Pointe-Rouge, Cap-aux-Corbeaux—les autorités locales fournissant $3,000. Pendant l'année, une longueur de 571 pieds a été achevée et on a pris des mesures pour en faire une autre longueur de 230 pieds afin de finir la jetée telle que voulue par le plan original. Dépense dans le cours de l'exercice, $13,384.85,—ce qui, au 1er juillet 1883, faisait un total de $18,746.55.

CAP-À-L'AIGLE.

On a construit sur le quai, à cet endroit, un petit hangar à marchandises dont le coût s'est élevé à $250.00.

CARLETON.

A la session de 1882, un crédit supplémentaire de $2,500 a été voté pour construire cette jetée, et à celle de 1883, une somme additionnelle de $200 a été accordée pour achever l'ouvrage. Le 13 janvier 1883, le gouvernement de la province de Québec concéda gratuitement au gouvernement fédéral un acre et quatorze perches de terrain, se composant de la moitié nord du lot de grève n° 26, et de la moitié sud du lot n° 27, township de Carleton, pour servir d'emplacement à la jetée. L'ouvrage, en tant que projeté, a été achevé pendant l'année; mais pour le rendre parfaitement utile il faudra le prolonger de 75 pieds. Dépense pendant l'exercice, $2,394.00.

LES CÈDRES.

Du peinturage pour un montant de $0.85 a été fait au magasin construit sur le quai à cet endroit.

CHENAL-DU-MOINE.

Pendant la session de 1882, une somme de $2,000 a été votée dans le but de construire deux autres piles de protection contre les refoulements de glace qui se produisent, chaque année, le long de la rive sud de cette partie du Saint-Laurent; et le 9 juin 1883, un contrat a été passé avec M. Elie Normand pour leur construction. A la fin de l'exercice on se préparait à commencer les travaux. Dépense, $36.93.

CHICOUTIMI.

La somme de $150.85 a été dépensée en réparations nécessaires pendant l'année.

ÉTANG-DU-NORD.

A la session de 1882, un crédit supplémentaire de $5,000 a été voté pour continuer le brise-lames à cet endroit, et à celle de 1883 il a été accordé un montant additionnel de $4,500. Une nouvelle longueur de 175 pieds de ce brise-lames a été commencée, et à la fin de l'exercice il y avait apparence qu'elle serait achevée avant l'hiver. En septembre 1882, une partie de l'ouvrage exécuté pendant l'été précédent a été endommagé ; au cours des réparations, on a fait dans la forme de la portion au-dessus de l'eau un changement dicté par l'expérience et qui, croit-on, sera le moyen de diminuer sinon d'empêcher les dommages à l'avenir. Dépense pendant l'exercice, $11,518.91,—ce qui, au 1er juillet 1883, donnait un total de $24,431.54.

GROSSE-ILE.

Lors de la session de 1882, un crédit supplémentaire de $1,500 a été voté pour continuer à exhausser et réparer la jetée est pour le service de la station de quarantaine à cet endroit ; les réparations ont été faites pendant l'année, et on a formé une nouvelle chaussée au-dessus du niveau des hautes eaux, vu que l'ancienne était toujours submergée à marée haute. Dépense pendant l'exercice, $1,718.27.

PORTS EN GÉNÉRAL.

Pendant la session de 1882, un crédit de $10,000 a été voté pour des réparations et améliorations générales dans les ports et les rivières de la province de Québec ; et dans le cours de l'exercice, la somme de $6,891.39 a été dépensée.

ILE-AUX-COUDRES.

Un hangar a été construit pour le service du fret et des passagers, sur le quai récemment construit par le gouvernement. Dépense, $250.00.

ILE-AUX-GRUES.

Lors de la session de 1882, un crédit supplémentaire de $8,000 a été accordé pour achever la jetée s'avançant du phare dans le port de la Pointe-aux-Pins, et dont il a été question dans le dernier rapport. L'ouvrage a été achevé. Dépense pendant l'exercice, $9,079.99.

LES ÉCUREUILS.

La somme de $434.45 a été dépensée en réparations nécessaires à la jetée, en cet endroit.

LES ÉBOULEMENTS.

On a construit sur le quai à cet endroit, un hangar pour le service du fret et des passagers. Dépense, $250.

L'ISLET.

Des réparations légères mais nécessaires ont été faites à la jetée à cet endroit. Dépense, $124.03.

MALBAIE.

Un plan incliné mobile ou débarcadère a été construit, au quai de la Pointe-à-Pic, afin de faciliter le débarquement des passagers et des marchandises à toute phase de la marée. Dépense, $448.06.

MATANE.

Pendant la session de 1882, un crédit de $3,500 a été voté pour continuer les réparations à la jetée construite en 1879 à cet endroit, et qui avait été endommagée par la glace. Outre les réparations faites aux angles non protégés du coffrage, une file de palplanches jointives a été enfoncée, du côté est, dans le but d'arrêter et de retenir le sable charrié par le courant du Saint-Laurent, et on a atteint le but désiré. Dépense pendant l'exercice, $4,159.36.

MONTRÉAL.

Une dépense de $210 a été faite pour un examen du port de Montréal.

NEW-CARLISLE.

A la session de 1882, un crédit supplémentaire de $5,000 a été voté pour la jetée la municipalité ayant elle-même voté $1,000 ; et à la session de 1883, il a été accordé une somme additionnelle de $4,000. Une nouvelle longueur de jetée a été construite pendant l'année, ce qui fait un total de 300 pieds. Suivant le plan, il devait y avoir une profondeur de 14 pieds, à marée basse, à l'extrémité du large de la jetée, mais pendant des tempêtes en novembre et décembre 1882, le fond a été affouillé, et il y a maintenant 22 pieds d'eau au lieu de 14. Comme l'ouvrage devait être tenu à la même hauteur à mesure qu'il s'affaissait à cette nouvelle profondeur, il a fallu trouver le moyen de le protéger plus efficacement contre les tempêtes et la glace. Dépense pendant l'exercice, $5,973.35.

PIOPOLIS.

A la session de 1882, un crédit de $4,000 a été voté pour des jetées, etc., dans le lac Mégantic, et à celle de 1883, un montant additionnel de $1,500 a été accordé pour achever les travaux. Avec une partie de ce crédit, on a commencé un petit quai à Piopolis. Dépense pendant l'exercice, $721.60.

PORT-AU-SAUMON.

La somme de $462.08 a été dépensée pour enlever des cailloux qui gênaient la navigation ; les patrons des bâtiments qui fréquentent ce port reconnaissent qu'il y a amélioration.

PHILIPSBURGH.

Pendant la session de 1882, un crédit de $4,000 a été accordé pour le port de Philipsburgh, baie de Missisquoi, lac Champlain—la localité devant fournir le même montant. A la fin de l'exercice on n'avait encore dépensé que $185.75 pour levées hydrographiques.

QUÉBEC.

Pendant la session de 1882, un crédit de $3,000 a été voté pour réparer les quais formant les limites est et ouest des terrains de l'hôpital de la marine, et qui ayant été construits il y a un grand nombre d'années, s'en allaient en ruines. Pendant l'exercice, la somme de $3,298.77 a été dépensée pour renouveler une partie du quai de l'est.

RIVIÈRE BLANCHE.

Pendant l'exercice, des travaux ont été commencés pour relier à la rive le bloc isolé construit en 1876 et agrandi en 1879. Dépense, $2,156.68.

RIVIÈRE DU LIÈVRE.

Pendant la session de 1882, la somme de $5,000 a été votée pour améliorer la navigation de cette rivière, et aussi pour faciliter le flottage du bois. Dépense pendant l'exercice, $867.16.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS).

Pendant la session de 1882, un crédit de $1,000 a été voté pour achever de réparer la jetée à cet endroit; la tête de la jetée a reçu un nouveau revêtement depuis le niveau de la marée basse en montant, et une rampe mobile a été complétée Dépense pendant l'exercice, $1,040.60.

RIVIÈRE NICOLET.

Pendant la session de 1882, un crédit de $20,000 a été voté pour l'établissement d'un port de refuge et un contrat a été passé pour cet ouvrage ainsi que mentionné dans le rapport de l'an dernier. Vu la hauteur de l'eau dans le Saint-Laurent, les entrepreneurs n'avaient encore fait que du dragage à la fin de l'exercice. Dépense, $10,474.12.

RIVIÈRE-OUÉLLE.

Pendant l'exercice, la portion centrale de la jetée, à la Pointe-aux-Orignaux, a été exhaussée à la même hauteur que la partie de l'extrémité aboutissant à la rive et commencée en 1881. Dépense, $2,500.02.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Pendant la session de 1882, une somme de $1,000 a été votée pour draguer vis-à-vis de Calumet; mais les travaux n'avaient pas encore été commencés et aucune dépense n'avait été faite à la fin de l'exercice. On a dragué pendant la saison, sur la barre de sable entre Bristol et Portage-du-Fort, et ce qui a été fait a bien servi à la navigation. Dépense, $2,945.05.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Le dragage mentionné dans le rapport de l'an dernier a été achevé. Dépense, $1,200.80.

RIVIÈRE SAGUENAY.

A la session de 1882, il a été voté un crédit de $5,000 pour continuer à améliorer la navigation de la rivière Saguenay, en aval de Chicoutimi. Pendant l'exercice on

a enlevé 890 cailloux et 3,770 verges cubes de terre et de pierres avec l'appareil spécial mentionné dans le rapport de l'an dernier et dont le fonctionnement a été trouvé très bon. Dépense pendant l'exercice, $4,990.32.

A la session de 1882, la somme de $2,000 a été votée pour l'élargissement de "La Grande Décharge," par laquelle le lac Saint-Jean se déverse dans le Saguenay, et les travaux ont été exécutés pendant l'exercice. Le but de cet ouvrage est d'augmenter le débit de ce chenal et ainsi permettre aux eaux du lac de baisser plus rapidement lors des crues, époques auxquelles ses eaux montent de 15 à 20 pieds et submergent de grandes étendues de terre arable. L'agrandissement en question n'aura pas l'effet de baisser le niveau ordinaire et régulier du lac. Dépense pendant l'exercice, $2,128.22.

RIVIÈRE SAINT-DAVID.

A la session de 1882, une somme de $1,000 a été votée pour construire deux brise-glaces, et ce montant a été dépensée à cette fin pendant l'année.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

Des travaux ayant pour but de faciliter le flottage du bois ont été faits au rapide Blanc, au rapide des Pêches et au rapide Bord du Bassin, où on a enlevé des cailloux et des roches. Aux chutes de Hemming on a ouvert un chenal long d'environ 500 pieds et construit un barrage en pierre, de 40 pieds de longueur. Il y faut encore d'autres améliorations. Dépense pendant l'exercice, $1,327.37.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Pendant la session de 1882, un crédit de $10,000 a été voté pour enlever des chaînes, cailloux, etc., du lit du fleuve; mais on n'avait encore dépensé que $277.46 à la fin de l'exercice.

La somme de $7,500 a été votée, pendant la session de 1882, dans le but de faire une levée hydrographique du fleuve Saint-Laurent, et cet ouvrage a été commencé pendant l'exercice. Dépense, $7,518.07.

Les travaux d'amélioration du chenal entre Montréal et le lac Saint-François—travaux mentionnés dans le rapport de l'an dernier,—ont été achevés le 16 septembre 1882. Le nouveau chenal, à la batture de Bacot Hayes, à huit pieds de profondeur à l'eau basse. Dépense, $1,223.85.

RIVIÈRE YAMASKA.

Pendant la session de 1882, un crédit supplémentaire de $15,000 a été voté pour continuer, à l'île à Cardin, la construction de l'écluse et du barrage, pour lesquelles contrat a été passé le 27 août 1881, avec MM. Brecken, Gaherty et Davis, moyennant la somme de $32,229. Cette écluse et ce barrage rendront la rivière navigable sur une distance de 21 milles, depuis son embouchure jusqu'au rapide de la Grosse-Roche. A la fin de la saison des travaux, en 1882, le fond de l'écluse était fini et ses bajoyers s'élevaient à une hauteur de 6 pieds; le mur de chute était construit, les musoirs à chaque extrémité de l'écluse s'élevaient à environ 4 pieds au-dessus des bajoyers; le

remplage en était fait, et le corroi ainsi que le remplissage en terre étaient rendus jusqu'au niveau des murs de l'écluse. Les travaux n'avaient pas encore été repris le 30 juin à cause de la hauteur de l'eau du Saint-Laurent. Dépense pendant l'exercice, $17,693.20.

SAINTE-AGNÈS.

A la session de 1882 la somme de $4,000 a été votée pour la construction de jetées et l'amélioration de la navigation sur le lac Mégantic ; et à celle de 1883, un nouveau montant de $1,500 a été accordé. Une partie de ce crédit a servi à la construction d'un quai à Sainte-Agnès. Dépense pendant l'exercice, $4,649.30.

SAINT-FRANÇOIS.

Lors de la session de 1882, une somme de $4,000 a été votée pour la construction d'un débarcadère à Saint-François, île d'Orléans. Les travaux ont été commencés pendant l'exercice, et on en a complété une longueur de 205 pieds. Dépense, $4,047.

SAINT-JEAN-PORT JOLI.

Pendant la session de 1882, un crédit de $4,700 a été voté pour prolonger la jetée à cet endroit, afin d'obtenir une plus grande profondeur d'eau. Mais les travaux n'étaient pas encore commencés à la fin de l'exercice, et aucune dépense n'avait été faite.

SAINT MICHEL.

En septembre et octobre 1882, la somme de $262.66 a été dépensée pour enlever quelques cailloux qui se trouvaient à la hauteur du bout de la jetée à cet endroit.

SAINT-THOMAS-DE-MONTMAGNY.

A la session de 1882, la somme de $500 a été inscrite au budget pour être affectée à la jetée de cet endroit, et pendant l'année, ce montant a été dépensé pour la lester et placer une couple d'échelles devant servir à ceux qui doivent débarquer à marée basse. Dépense, $500.00.

SAINT-THIMOTHÉE.

Pendant l'exercice, on a construit à cet endroit, un débarcadère se composant d'un bloc de 100 x 24 pieds, ayant de 6½ à 7½ pieds d'eau au large, et d'une chaussée longue de 237 pieds et large de 20 le rattachant au rivage. Dépense, $1,841.46.

SAINT-ZOTIQUE.

A la session de 1882, une somme de $3,500 a été votée pour la construction d'un débarcadère à cet endroit. Pendant l'exercice on a construit un bloc isolé, de 100 x 24 pieds, dans 9 pieds d'eau, à une distance de 1,150 pieds de la rive. Une somme a été inscrite au budget de 1883-84 pour relier ce bloc au rivage. Dépense pendant l'exercice, $3,479.74.

TADOUSSAC.

Pendant l'année la somme de $132.37 a été dépensée pour achever de reconstruire, à cet endroit, les quatre barrages des viviers mentionnés dans le rapport de l'année dernière.

TROIS-RIVIÈRES.

A la session de 1882, il a été voté un crédit de $25,000 pour améliorer le port de Trois-Rivières. Pendant la saison de 1882, le bateau de levage spécialement construit pour l'enlèvement des cailloux, etc., a fonctionné sur une batture du Saint-Laurent, en face de Trois-Rivières, où il a fait disparaître une grande quantité de cailloux. Dépense, $16,879.38.

TROIS-PISTOLES.

A la session de 1882, la somme de $2,500 a été votée pour établir une communication entre le rivage et le bloc isolé dont il est question dans le rapport de l'an dernier, et on a procédé à l'exécution des travaux pendant l'exercice financier. Dépense, $2,545.59.

YAMACHICHE.

A la session de 1882, la somme de $2,000 a été votée pour la construction d'un quai à cet endroit,—les autorités locales fournissant $3,000. Ce quai a été construit dans le cours de l'exercice. Dépense, $4,809.68.

PROVINCE D'ONTARIO.

COBOURG.

A la session de 1882, un crédit supplémentaire de $12,000 a été voté pour continuer le prolongement des jetées dans ce port; et à celle de 1883, un montant additionnel de $784.79 a été accordé. A la fin de l'exercice, environ un tiers des travaux donnés à l'entreprise pour le prolongement de la jetée est était achevé. Dépense pendant l'année, $9,849.51.

COLLINGWOOD.

Pendant la session de 1882, un nouveau crédit de $25,000 a été voté pour continuer les améliorations dans ce port, de manière à pouvoir donner place aux gros bâtiments qui naviguent maintenant sur les grands lacs. Le 9 août 1882, contrat a été passé avec M. J. D. Silcox (qui a cédé plus tard son entreprise à MM. Fleming, Lindsay et Burdet), pour la construction de 600 pieds d'un brise-lames s'étendant dans une direction nord à partir du quai nord. Les trois-quarts environ des travaux étaient achevés à la fin de l'année. L'approfondissement de l'entrée du port a aussi été continué. Dépense pendant l'exercice, $23,932.55.

CONSECON.

A la session de 1882, un crédit de $2,000 a été voté de nouveau pour draguer la batture qui obstrue l'entrée de ce port, et les travaux ont été continués pendant l'exercice Dépense, $1,929.25.

GODERICH.

Pendant la session de 1882, on a voté un crédit supplémentaire de $16,000 pour la continuation des travaux à cet endroit, et aussi la somme de $22,500, destinée à couvrir le montant accordé à M. S. Platt, par les arbitres officiels, pour dommages causés à sa propriété par les travaux du port. L'entrepreneur ayant abandonné l'ouvrage, le gouvernement a été forcé de prendre et continuer les travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière, lesquels n'étaient qu'à peu près à moitié achevés à la fin de l'année—la faillite de l'entrepreneur ayant causé quelque retard. En avril dernier, une crue extraordinaire a causé un dommage considérable au brise-lames, et les réparations nécessaires ont été faites. Dépenses pendant l'exercice, $6,034.04 pour la construction, et $21,188.34 pour payer la somme accordée à M. Platt.

PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.

Pendant la session de 1882, un crédit de $8,000 a été voté pour des réparations et améliorations générales aux ports et dans les rivières de l'Ontario, et la somme de $4,552.45 a été dépensée dans le cours de l'exercice.

KINCARDINE.

A la session de 1882, on a voté une somme de $5,000 pour continuer les ouvrages destinés à protéger le côté sud de l'entrée du port—travaux alors donnés à l'entreprise à MM. Rookledge et McLaren. Ces travaux ont été achevés en octobre 1882. Pendant les grandes tempêtes de l'hiver dernier ils ont été endommagés, et on a dû les réparer. L'extrémité de la jetée nord a aussi été endommagée par une goëlette qui a donné dessus pendant un coup de vent, en novembre 1882 ; on la réparait à la fin de l'année. Dépense pendant l'exercice, $5,141.83.

KINGSTON.

Pendant la session de 1882, un crédit de $12,500 a été voté pour l'enlèvement du sommet de la batture de la pointe Frédéric, port de Kingston, de manière à obtenir une profondeur de 15 pieds pendant l'étiage du lac Ontario, et les travaux ont été vigoureusement poussés dans le cours de l'exercice. A cause de l'étendue de cette batture, et vu qu'il y a de la roche à enlever à certains endroits, il faudra au moins trois ans pour achever l'entreprise. Dépense pendant l'exercice, $6,308.49.

KINGSVILLE.

Lors de la session de 1882, on a voté une somme de $4,500 en vue de la formation d'un havre de refuge à cet endroit. Les travaux ont été commencés en mars dernier et étaient en bonne voie à la fin de l'année. Dépense, $4,329.14.

LITTLE-CURRENT (PETIT-COURANT).

Pendant la session de 1882, il a été voté un crédit supplémentaire de $10,000 pour continuer l'approfondissement du chenal à cet endroit ; et du 10 juillet au 10 novembre 1882, 3,386 verges cubes de roches ont été pétardées et enlevées. Il y a aujourd'hui un chenal navigable pour les bâtiments tirant 13 pieds d'eau où il n'y avait autrefois qu'une profondeur de 9 pieds. Dépense pendant l'exercice, $9,601.68.

RIVIÈRE DE LA PETITE-NATION.

A la session de 1882, il a été voté une somme de $1,950 dans le but d'examiner cette rivière et d'en enlever les obstacles à la navigation ; on y a dépensé $235.66 pendant l'exercice.

MEAFORD.

Pendant la session de 1882, il a été voté un crédit supplémentaire de $10,500 pour continuer les améliorations à ce port. Le 11 novembre 1882, contrat a été passé avec M. Robert Reed, pour la réparation de la partie ancienne ou du côté de terre de la jetée, et le 30 juin à peu près la moitié de l'ouvrage était faite. 11,500 verges cubes de matières ont été enlevées par le dragueur *Challenge*. Dépense pendant l'exercice, $4,749.95.

RIVIÈRE NAPANEE.

Lors de la session de 1882, la somme de $5,000 a été votée pour améliorer la navigation de cette rivière, et un dragueur a travaillé, du 31 juillet au 30 septembre 1882, à creuser un chenal de 15 pieds de profondeur à travers deux battures en aval de la ville de Napanee, enlevant 23,000 verges cubes de matières. Dépense pendant l'exercice, $4,963.50.

NEWCASTLE.

Pendant la session de 1882 il a été voté un crédit de $5,500 pour l'amélioration de ce port—la municipalité s'engageant à fournir $2,500. Le 26 avril 1883, contrat a été passé avec MM. Munson et Rowe pour la reconstruction de la jetée, moyennant $11,000, et les travaux étaient en voie d'exécution à la fin de l'exercice. Dépense, $1,714.41.

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Pendant la session de 1882, un crédit supplémentaire de $1,500 a été voté pour continuer le dragage depuis le débarcadère, à Hawkesbury, jusqu'au grand chenal de l'Outaouais; et pendant l'exercice, la somme de $1,372.41 a été dépensée à cette fin.

OWEN-SOUND.

A la session de 1882, on a voté une nouvelle somme de $8,000 pour continuer les améliorations de ce port, et à celle de 1883, il a été accordé un montant additionnel de $2,000. Pendant l'exercice, on a remplacé le pilotage de chaque côté de l'entrée en y mettant des fascines et de la pierre; de plus, le chenal, sur une longueur de 3,000 pieds à partir d'un point en aval du phare extérieur jusqu'à l'extrémité sud du pilotage, à l'entrée, a été dragué jusqu'à une profondeur de 18 pieds. Dépense pendant l'exercice, $12,345.94.

PETERBORO'.

A la session de 1882, il a été voté un crédit de $1,000 pour améliorer la navigation de la rivière Otonabee, en aval de la ville de Peterboro'. Pendant l'année, le chenal du Petit-Lac, que la sciure de bois avait obstrué, a été nettoyé à l'aide d'une drague.

PORT-ALBERT.

A la session de 1882, un crédit supplémentaire de $2,200 a été voté pour continuer à améliorer le port à cet endroit. Pendant l'année, 3,000 verges cubes de gravier et de glaise ont été déposées derrière les ouvrages du côté nord du port, et on a enfoncé, à l'extrémité est, 90 pieds de pilotage jointif, terminé par deux blocs de coffrage. Du côté sud, 60 pieds de coffrage ont été construits, et on a réparé le pilotage qui existait déjà. Dépense pendant l'exercice, $1,724 53.

PORT-ELGIN.

Lors de la session de 1882, un crédit supplémentaire de $5,500 a été voté pour continuer les améliorations du port à cet endroit, et pendant l'année, le brise-lames mentionné dans le rapport de l'an dernier comme étant construit par MM. Sutton et McKnight, a été achevé. Le dragage de l'entrée nord a été retardé, en attendant une modification projetée dans le plan des améliorations de ce port. Dépense pendant l'exercice, $10,852.98.

PORT-HOPE.

Lors de la session de 1882, un nouveau crédit de $10,000 a été voté pour l'amélioration de ce port. Pendant l'année, le prolongement de la jetée de l'est, dont il est question dans le rapport de l'année dernière, a été achevé; et le 19 octobre 1882, contrat a été passé avec MM. McNeeley et Watters pour la construction d'un brise-lames à partir de la jetée ouest, moyennant $11,261.61. Les travaux étaient bien en marche à la fin de l'année. Dépense pendant l'exercice, $14,513.59.

PORTSMOUTH.

Pendant la session de 1882 il a été voté une nouvelle somme de $2,000 pour continuer le dragage à cet endroit, de manière à obtenir une profondeur de 13 pieds à l'eau basse dans le lac Ontario, et les travaux ont été faits pendant l'année. Dépense, $1,998.50.

RIVIÈRE SYDENHAM.

Pendant la session de 1882, il a été voté la somme de $2,000 pour faire disparaître du bras est de cette rivière, près de Dresden, les obstacles à la navigation. Les travaux ont été commencés, mais aucune dépense n'avait encore été faite à la fin de l'exercice.

RONDEAU.

A la session de 1882, un nouveau crédit de $4,000 a été voté pour poursuivre les améliorations du port de Rondeau. Pendant l'année, le pilotage construit par MM. F. B. McNamee et Cie a été en partie rempli de pierre, et de la roche et des fascines ont été mis dans les chenaux ou passages entre le lac et le port. Le creek de Bisnett a été dragué de manière à permettre aux bâtiments d'y entrer afin de charger du bois, du grain, etc., et on a dragué dans le but de donner au bassin, immédiatement dans l'entrée du lac, sa grandeur et sa profondeur primitives. Dépense pendant l'exercice, $4,534.28.

THORNBURY.

Lors de la session de 1882, un crédit additionnel de $8,000 a été voté pour l'achèvement des améliorations à cet endroit; et pendant l'année, les travaux pour réparer la jetée et ouvrir un bassin, mentionnés dans le dernier rapport, ont été achevés. Dépense pendant l'exercice, $10,766.39.

TORONTO.

Pendant la session de 1882, il a été voté un crédit de $100,000 dans le but de faire des ouvrages considérables pour protéger la partie est de ce port; et le 18 août 1882, deux contrats ont été passés avec MM. Cooke et Jones pour la construction de 13,130 pieds d'ouvrages de protection du côté est du port et à l'est de l'île, le tout moyennant $203,385.50. A la fin de l'exercice, les progrès faits étaient satisfaisants. Dépense, $49,417.26.

WELLINGTON.

A la session de 1882, la somme de $2,000 a été votée en vue de la construction d'un brise-lames. Les travaux n'avaient pas encore été commencés à la fin de l'exercice. Dépense, $160.69 pour frais d'examen.

WHITBY.

A la session de 1882, il a été voté la somme de $4,000 dans le but de draguer ce port jusqu'à une profondeur de 13 pieds, et les travaux ont été commencés le 29 mai et achevés le 8 septembre 1883. Dépense pendant l'exercice, $1,672.00.

WIARTON.

Pendant la session de 1882, il a été voté un crédit de $35,000 pour l'amélioration de ce port, la corporation de Wiarton ainsi que les compagnies de chemins de fer le Grand-Tronc, de la Baie Georgienne et du lac Erié, s'engageant de contribuer $7,500 chacune. Le 26 septembre 1882, contrat a été passé avec M. David Porter, moyennant $42,500, pour la construction d'un quai de 1,040 pieds de longueur, ayant de 14 à 18 pieds d'eau au large; et, à la fin de l'exercice, les trois quarts de l'ouvrage étaient achevés. Dépense, $33,891.00.

PROVINCE DU MANITOBA.

RIVIÈRE ASSINIBOINE.

Lors de la session de 1882, il a été voté un crédit de $6,000 pour l'amélioration de cette rivière, et pendant l'année de grandes réparations ont été faites aux épis de bordage construits en 1880. Dépense, $7,244.13.

PORTS EN GÉNÉRAL.

Pendant la session de 1882, la somme de $1,000 a été votée pour des réparations et améliorations générales aux ports et dans les rivières du Manitoba, mais il n'a été dépensé que $42 pendant l'exercice.

RIVIÈRE ROUGE.

Pendant la session de 1882, une somme de $12,000—dont $7,000 avaient déjà été votées—a été accordée dans le but de former un chenal long de 2,600 pieds, large de 40 et ayant une profondeur de 8 pieds—au niveau ordinaire de l'eau,—à travers la barre de sable située à l'embouchure de la rivière ; et pendant l'exercice, les travaux ont été commencés. Dépense, $1,363.31.

RIVIÈRE DE LA POULE-D'EAU.

A la session de 1882, il a été voté une somme de $5,000 dans le but de faire un examen de cette rivière. Cet examen a été fait pendant l'été de 1882, et on trouvera le rapport de l'ingénieur en chef de ce département dans l'annexe n° 6, pages 97-102. Dépense, $4,999.63.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

Pendant la session de 1882, un crédit de $20,000 (dont $18,000 avaient déjà été votées) a été accordé dans le but d'améliorer la navigation de cette rivière,—la Compagnie de la Baie-d'Hudson s'engageant à fournir $12,000. Les travaux sont exécutés par cette dernière, en vertu d'une convention avec elle. Dépense, à la fin de l'exercice, $5,823.23.

COLOMBIE BRITANNIQUE.

RIVIÈRE FRASER.

La navigation de cette rivière, en amont de New-Westminster, étant obstruée par des chicots, instruction a été donnée à l'agent de ce département dans la Colom-

bie-Britannique, de demander des soumissions pour faire disparaître environ vingt de ces obstacles qu'il était très urgent d'enlever. Contrat a été passé avec M. Henry Saunders, à raison de $100 par chicot ; et en vertu de ce contrat, il en a été enlevé 18—ce qui a beaucoup amélioré la navigation de la rivière. Dépense, $2,059.64.

PORTS EN GÉNÉRAL.

Pendant la session de 1882, un crédit de $2,000 a été voté pour l'amélioration des ports et rivières en général dans la Colombie-Britannique ; mais il n'avait encore été dépensé qu'une légère somme de $48 à la fin de l'exercice.

RIVIÈRE NAAS.

A la session de 1882, il a été voté un crédit de $500 dans le but d'enlever des chicots du chenal de cette rivière, et pendant l'exercice, $210.98 ont été dépensés à cette fin.

RIVIÈRE SKEENA.

A la session de 1882, il a été voté un crédit de $2,000 afin d'enlever des chicots de cette rivière, et pendant l'exercice, $751.12 ont été dépensés à cette fin.

PORT DE VICTORIA.

Lors de la session de 1882, une somme de $2,501.40 a été votée pour payer aux représentants de feu Thomas Spence la balance de ce qui lui était dû pour avoir fait disparaître du port de Victoria le " Rocher du Castor " ; mais ce paiement n'avait pas encore été fait à la fin de l'exercice.

PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL.

A la session de 1882, il a été voté un crédit de $16,000 pour le personnel et l'entretien se rattachant aux ports et rivières en général, et pendant l'exercice, la somme de $6,160.30 a été dépensée.

LEVÉES HYDROGRAPHIQUES ET EXAMENS.

A la session de 1882, il a été voté un crédit de $25,000 pour ce service ; et à celle de 1883, une nouvelle somme de $5,000 a été accordée. Pendant l'exercice, on a fait à 109 endroits différents, des levées hydrographiques dont une liste se trouve dans l'annexe n° 4, pages 64-66 ; à peu d'exceptions près, des plans, rapports et estimations ont été soumis. Dépenses pendant l'exercice, $29,829.98.

DRAGAGE ET DRAGUEURS.

A la session de 1882, il a été voté un crédit de $128,000 pour du matériel neuf, des réparations au vieux matériel et des travaux de dragage; à celle de 1883, une somme additionnelle de $700 a été accordée pour de l'outillage neuf. Le tableau suivant indique les crédits et dépenses par province; le crédit pour les provinces maritimes a été voté en bloc, et non séparément pour la Nouvelle-Ecosse, l'Ile du Prince-Edouard et le Nouveau-Brunswick:

	Crédit.	Dépense.
Matériel neuf	$5,200 00	$7,578 11
Dragueurs, réparations	19,000 00	21,983 66
Provinces maritimes	52,000 00	52,132 44
Québec	20,000 00	25,074 26
Ontario	20,000 00	16,017 84
Colombie-Britannique	7,500 00	7,301 08
Service général	5,000 00	1,754 27
	$128,700 00	$131,841 66

DRAGUEURS.

Le matériel de dragage que possède le département se compose de deux dragues à vapeur, à godets et à trémie; d'une drague à godets et six chalans; de sept dragues à cuiller et 29 chalans; de trois remorqueurs et d'un arrache-pierre. Les détails concernant le coût, les frais moyens de fonctionnement, etc., de ce matériel, se trouvent dans l'annexe n° 7, page 103. Ci-suit un relevé général des travaux exécutés par chaque dragueur pendant l'exercice; on en trouvera des détails complets dans l'annexe n°4, pages 66-90.

LE "SAINT-LAWRENCE."

Ce dragueur a été employé à Port-Caledonia et autres endroits dans la Nouvelle-Ecosse, du 1er juillet au 14 décembre 1882, époque à laquelle il est entré en hivernage à Halifax, où il recommença à fonctionner le 23 avril 1883; à la fin de l'exercice, il était employé à la Petite Baie Glacée. La quantité totale de matières extraites par ce dragueur pendant l'année a été de 25,637½ verges cubes, dont l'enlèvement a coûté $59\frac{96}{100}$ cents la verge.

LE "CANADA."

Au commencement de l'exercice, ce dragueur fonctionnait à Sherbrooke, N.-E., où il a été employé, ainsi qu'à d'autres endroits dans la Nouvelle-Ecosse et le Nouveau-Brunswick, jusqu'au 24 novembre 1882, époque à laquelle il a été placé sur le chantier des navires, à Pictou, N.-E, pour y subir, pendant l'hiver, des réparations nécessaires.

Le 2 mai 1883, il reprit ses travaux à Pictou, N.-E., et il était employé à Shédiac, N.-B., à la fin de l'exercice. Ce dragueur a enlevé, pendant l'année, 32,435 verges cubes de matières, au coût moyen de $31\frac{64}{100}$ cents la verge.

LE "NEW DOMINION."

La coque neuve destinée à ce dragueur et dont il a été question dans le rapport de l'an dernier, a été achevée et livrée par l'entrepreneur le 17 août 1882. Le 31 août, le bateau commença à fonctionner à l'Anse de McMann, Grand-Lac, N.-B., où il demeura jusqu'au 29 octobre, époque à laquelle il entra en hivernage à Saint-Jean, N.-B. Le 22 mai 1883, il reprit ses opérations à Digby, N.-E., et y était encore employé à la fin de l'année. Vu que la hauteur de la marée à Digby varie de 25 à 30 pieds, et que le dragueur ne pouvait creuser que jusqu'à une profondeur de 18 pieds, on n'a pu guère travailler que trois heures durant chaque marée; de là retard et augmentation de dépenses. La quantité totale de matières draguées pendant l'exercice a été de 26,675 verges cubes, dont l'enlèvement a coûté en moyenne $22\frac{12}{100}$ cents la verge.

LE "CAPE BRETON."

Ce dragueur opérait à l'embouchure de la rivière Tête-à-ma-gauche, N.-E., le 1er juillet 1882, et il y est resté jusqu'au 23 octobre, après quoi il s'est rendu à Pictou, N.-E., et a fonctionné là jusqu'au 24 novembre, date à laquelle il est entré en hivernage. De grandes réparations ont été faites à la drague, à la coque et aux chalans pendant l'hiver. Le 10 mai 1883, le dragueur reprit ses travaux à Pictou, et il était employé à Mabou à la fin de l'année. Il a enlevé, pendant l'année, 42,775 verges cubes de matières, qui ont coûté, en moyenne, $27\frac{92}{100}$ cents la verge.

LE "PRINCE-EDWARD."

Au commencement de l'exercice, ce dragueur était employé à Murray-Harbour, I. P.-E., où il demeura jusqu'au 26 octobre, époque à laquelle on le conduisit à Pictou, N.-E Il y fut utilisé jusqu'à ce qu'on le mît en hivernage, le 24 novembre 1882. On le répara pendant l'hiver. Le 11 mai 1883, il commença à fonctionner à Charlottetown, I. P.-E., et il y était encore employé à la fin de l'année. La quantité totale de matières enlevées par ce dragueur, pendant l'année, s'est élevée à 79,365 verges cubes, au coût, en moyenne, de $16\frac{16}{100}$ la verge.

LE "GEO. MCKENZIE."

Ce dragueur commença ses opérations au Grand-Goulet, N.-E., le 8 juillet 1882 et il y fut employé ainsi qu'à la rivière Bourgeois jusqu'en janvier 1883, époque à laquelle il partit pour Halifax, où il se rendit le 18 janvier, après une traversée orageuse et pleine de dangers. A Halifax on modifia son mécanisme de manière à pouvoir draguer jusqu'à une profondeur de 31 pieds; et le 26 janvier il commença à fonctionner pour le compte du chemin de fer Intercolonial, ce à quoi on le tint jusqu'à la fin de l'exercice. Ce dragueur a enlevé, pendant l'année, un total de 53,729, verges cubes de matières, au coût moyen de $23\frac{62}{100}$ cents la verge.

LE "CHALLENGE.

Le 1er juillet 1882, ce dragueur était à l'œuvre dans le port de Goderich, et il y fonctionna, ainsi qu'à d'autres endroits dans l'Ontario, jusqu'au 1er décembre, époque à laquelle on le mit en hivernage. Le 19 avril 1883, les travaux furent repris à Meaford, et après que le dragueur eut été réparé dans le bassin de radoub, à Collingwood, il se rendit à "Lion's Head" *Tête-de-Lion*, où il était employé à la fin de l'exercice. La quantité totale de matières extraites par ce dragueur pendant l'année s'est élevée à 47,950 verges cubes, au coût moyen de $15\frac{48}{100}$ cents la verge.

LE "NIPISSING."

Le 1er juillet 1882, ce dragueur commença à fonctionner à la rivière Beaudet, P. Q., et on l'employa là ainsi qu'à d'autres endroits jusqu'au 18 novembre, époque à laquelle il fut mis en hivernage à Ottawa. Dès l'ouverture de la navigation, il reprit ses travaux à Hawkesbury, Ont., où il était encore employé à la fin de l'exercice. La quantité de matières extraites par ce dragueur pendant l'année s'est élevée à 33,570 verges cubes, au coût moyen de $16\frac{8}{10}$ cents la verge.

LE "QUEEN OF CANADA."

Au commencement de l'exercice, ce dragueur était à l'œuvre à Laprairie, P. Q., où il fonctionna jusqu'au 18 novembre 1882, époque à laquelle on le mit en hivernage à Montréal. A l'ouverture de la navigation, les travaux furent repris à Laprairie et s'y continuaient à la fin de l'exercice. La quantité de matières extraites s'est élevée à 17,925 verges cubes, au coût moyen de $30\frac{3}{4}$ cents la verge.

L'ÉLÉVATEUR "NO. 1."

On s'est procuré ce dragueur des commissaires du port de Montréal, dans le but de continuer à Saint-Placide, P. Q., les travaux commencés dans le chenal en 1881-82, par le *Nipissing*. Ce bateau a fonctionné du 1er juillet au 12 août 1882, époque à laquelle l'eau était devenue trop basse pour continuer les opérations ; il fut alors conduit à Sorel et remis aux commissaires du port. Quantité totale enlevée, 14,000 verges cubes, à $19\frac{5}{8}$ cents la verge, en moyenne.

LE "DREDGER," COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Au commencement de l'exercice, ce dragueur était à l'œuvre au large de la pointe à la Batture, port de Victoria, et il y continua ses opérations jusqu'au 26 janvier 1883, alors que, le crédit étant épuisé, on abandonna l'ouvrage. Deux chalans ont été ajoutés au matériel pendant l'année.

DRAGAGE.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

DIGBY.

Le dragueur *New-Dominion* a été employé, du 12 mai au 30 juin 1883, à creuser du côté sud du quai public, pour donner accès aux bateaux à vapeur, à marée basse ; et 6,235 verges cubes de glaise, de vase bleue et de pierre ont été enlevées. Dépense, $1,091.64.

GRAND-GOULET.

Le dragueur *Geo. McKenzie* a fonctionné ici du 8 juillet au 14 octobre 1882, ouvrant vers le bassin un passage à travers les barres extérieures et intérieures ; et 23,584 verges cubes de sable, de vase, de gravier, etc., ont été enlevées. Dépense, $5,408.06.

HALIFAX.

Les dragueurs *St. Lawrence* et *Geo. McKenzie* ont été employés par intervalles, du 3 octobre 1882 à la fin de l'exercice, pour le compte du département des Chemins de fer et Canaux, relativement au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial ; et 16,650 verges cubes de vase, de pierres, de glaise, de roc et de cailloux ont été enlevées. Dépense, $5,088.25.

PETITE BAIE GLACÉE.

Le dragueur *St. Lawrence* a été employé, du 2 août au 21 septembre 1882, à creuser l'entrée du port ; et 4,500 verges cubes de vase, de glaise et d'algues ont été enlevées, ainsi qu'une quantité de vieux pilots, de pièces de bois et de roches. Dépense, $3,446.94.

MABOU.

Le dragueur *Cape Breton* a été employé depuis le 12 juin jusqu'à la fin de l'année, à creuser un chenal jusqu'à la profondeur de 14 pieds à travers une batture située à l'entrée du port; il a enlevé 4,060 verges cubes de matières. Dépense, $844.43.

PICTOU.

Le dragueur *Cape Breton* a été à l'œuvre dans le chenal conduisant au quai public, depuis le 28 octobre jusqu'au 24 novembre 1882; le *Prince Edward* depuis le 3 jusqu'au 24 novembre 1882, et le *Canada* depuis le 19 jusqu'au 22 mai 1883. Le *Cape Breton* a travaillé à un passage depuis le chenal de la rivière du Milieu jusqu'à la briqueterie de Shaw, entre le 10 et le 29 mai 1883 ; et le *Canada* au quai d'embarquement de la Compagnie houillère d'Acadie, depuis le 22 jusqu'au 29 mai 1883. En tout, 31,210 verges cubes de vase et de glaise ont été enlevées. Dépense, $5,713.36.

PORT-CALEDONIA.

Le dragueur *St. Lawrence* a été employé depuis le commencement de l'exercice jusqu'au 2 août 1882, et du 10 mai au 18 juin 1883, à approfondir le port afin d'y donner accès aux gros bâtiments servant au commerce de charbon de terre. 12,775 verges cubes de sable, de glaise et de pierre ont été enlevées, laissant 20 pieds d'eau. Dépense, $5,970.62.

RIVIÈRE BOURGEOIS.

Le dragueur *Geo. McKenzie* a été employé, du 18 octobre au 25 novembre 1882, à approfondir divers hauts-fonds, et 18,920 verges cubes de vase, de glaise et de pierre ont été enlevées. Dépense, $4,338.56.

RIVIÈRE JOHN.

Le dragueur *Cape Breton* a fonctionné sur la barre à l'embouchure de cette rivière, depuis le 20 mai jusqu'au 5 juin 1883, et en a enlevé 2,759 verges cubes de vase. Dépense, $581.33.

SHERBROOKE

Le dragueur *Canada* était à l'œuvre ici au commencement de l'exercice, et y est resté jusqu'au 8 juillet, n'enlevant que 750 verges cubes de gravier et de pierres. On a éprouvé beaucoup de retard par suite de ce que le dragage ne pouvait être fait qu'entre le demi-flux et le demi-reflux, et aussi parce qu'il fallait aller déposer à 10 milles les matières extraites. Dépense, $119.96.

TÊTE-A-MA-GAUCHE.

Le *Cape Breton* a été employé ici depuis le commencement de l'exercice jusqu'au 23 octobre 1882, à creuser un chenal à travers la barre à l'embouchure de la rivière, et il a extrait 19,500 verges cubes de sable et de vase. Dépense, $4,055.77.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

Le dragueur *Prince Edward* a travaillé, depuis le 11 mai 1883 jusqu'à la fin de l'exercice, à creuser un chenal jusqu'au quai du bac ; et 29,520 verges cubes de vase et de sable ont été enlevées. Dépense, $3,386.62.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

BOUCTOUCHE.

Le dragueur *Canada* a été employé, du 11 septembre au 15 novembre 1882, à la Pointe du Prêtre et à la Pointe de la Chapelle ; il a extrait 7,695 verges de vase. Dépense, $2,051.37.

COCAGNE.

Le dragueur *Canada* a fonctionné ici du 15 juillet au 9 septembre 1882 ; il a amélioré l'entrée du port et enlevé 12,780 verges cubes de vase et de coquillages. Dépense, $3,406.94.

GRAND-LAC.

Le dragueur *New Dominion* a fonctionné, du 31 août au 28 octobre 1882, à l'Anse de McMann, Grand-Lac, et complété un passage depuis le chenal principal jusqu'à la tête du quai public et au delà. 24,440 verges cubes de glaise, de sable, de vase et de pierres ont été enlevées. Dépense, $3,578.64.

POINTE DU CHÊNE (PORT DE SHÉDIAC).

Le dragueur *Canada* a été employé, du 25 mai 1883 à la fin de l'exercice, à faire disparaître des obstructions dans le chenal conduisant au port,—ainsi que près du quai du chemin de fer Intercolonial. 7,650 verges cubes de vase et de coquillages ont été enlevées. Dépense, $2,039.37.

PROVINCE DE QUÉBEC.

LAPRAIRIE.

Depuis le commencement de l'exercice jusqu'au 18 novembre 1882, et depuis l'ouverture de la navigation jusqu'au 30 juin 1883, le dragueur *Queen of Canada* a été employé à creuser jusqu'à 7 pieds de profondeur, à l'eau basse, autour du quai public à cet endroit, ainsi qu'à approfondir le chenal qui y mène à partir du thalweg principal du Saint-Laurent. 17,025 verges cubes de gravier compact, de sable, de cailloux, etc., ont été enlevées. Dépenses, $4,878.66.

RIVIÈRE BEAUDET.

Du 1er juillet au 2 octobre 1882, le dragueur *Nipissing* a été employé à creuser jusqu'à 7 pieds la barre située à l'embouchure de la rivière, ainsi qu'à approfondir le chenal près du pont de chemin de fer. 20,775 verges cubes de glaise et de sable ont été enlevées. Dépense, $2,186.07.

RIVIÈRE RICHELIEU.

Le *N°* 1 a fait quelque peu de dragage à Saint-Charles et à Saint-Ours, en août 1882. Dépense, $39.29.

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Les opérations des dragueurs à l'œuvre au commencement de l'exercice sur la route du passage entre la Longue-Pointe et Boucherville, ont été continuées jusqu'au 3 novembre, époque à laquelle le chenal se trouvait complété. Dépense, $9,180.87.

SAINT-PLACIDE.

Le creusement d'un chenal jusqu'au quai public, mentionné dans le dernier rapport, a été continué par le dragueur *N°* 1, du 1er juillet au 12 août 1882 ; et 14,000 verges cubes de matières ont été enlevées. Dépense, $5,061.08.

TRAVAUX DIVERS.

La somme de $3,728.79 a été dépensée pour le dragage en général dans la province.

PROVINCE D'ONTARIO.

GANANOCOUI.

A l'aide d'un dragueur improvisé, on a enlevé une grande quantité de dosses et de rebuts, et obtenu une profondeur suffisante pour faire flotter les bâtiments fréquentant ce port. Dépense, $1,998.31.

HAWKESBURY.

Le dragueur *Nipissing* a été employé ici du 11 octobre au 6 novembre 1882, ainsi que depuis l'ouverture de la navigation jusqu'à la fin de l'exercice ; il a enlevé 10,676 verges cubes de sable, de gravier, etc. Dépense, $406.95.

RIVIÈRE AU SABLE.

Du 18 août au 8 septembre, le dragueur *Challenge* a été employé à pratiquer un chenal à travers la barre à l'embouchure de la rivière ; il a enlevé 5,350 verges cubes de sable fin. Dépense, $892.13.

RIVIÈRE AU SAUMON, SHANNONVILLE.

Un passage a été pratiqué, au moyen d'un remorqueur à vapeur, à travers la sciure de bois et les rebuts qui s'étaient logés dans le chenal creusé à travers la barre située à l'embouchure de la rivière. Dépense, $240.

LA THAMES.

Pendant l'année, un dragueur a été employé à pratiquer jusqu'à une profondeur de 12 pieds un chenal à travers la barre située à l'embouchure de cette rivière, et il a enlevé 26,375 verges cubes de sable et de glaise. On a aussi extrait 5,665 verges cubes de glaise durcie, etc., en approfondissant le port jusqu'à 12 pieds. Le creek de McGregor, qui se jette dans la Thames à Chatham, a aussi été creusé jusqu'à la profondeur de 12 pieds, de manière à permettre aux bâtiments d'atteindre l'élévateur et de charger. Les bords de ce creek étant élevés, l'approfondissement a causé des éboulements, et il a fallu protéger la pointe de la Caserne au moyen de palplanches. Dépense, $8,084.75.

TRENTON.

Les travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière ont été achevés pendant l'exercice actuel. Dépense, $500.00.

TRAVAUX DIVERS.

Pendant l'exercice, la somme de $3,895.70 a été dépensée pour du dragage en général dans la province d'Ontario.

GLISSOIRES ET ESTACADES.

A la session de 1882, un crédit de $105,750 a été voté pour la construction, la réparation et l'entretien des glissoires, estacades, etc., de l'Etat; et à celle de 1883, il a été accordé une somme additionnelle de $2,000—ce qui fait un total de $107,750 pour l'exercice expiré le 30 juin 1883. La dépense a été comme suit:—

District.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
District du Saguenay	2,065 05	2,379 07	1,033 68	5,477 80
do Saint-Maurice	698 23	5,524 73	15,460 92	21,683 88
do de l'Outaouais	753 10	26,166 41	22,874 19	49,793 70
do de Newcastle	.....	4,127 61	1,077 36	5,204 97
Glissoires et estacades de Belœil	.....	.....	90 90	90 90
Rivière Richelieu, service des bouées	.....	.....	457 50	457 50
	3,516 38	38,197 82	40,994 55	82,708 75

RÉGION DU SAGUENAY.

La glissoires et les estacades destinées à faciliter le flottage du bois depuis le lac Saint-Jean jusqu'à la rivière Saguenay, sont situées sur la Petite-Décharge, qui est la moindre des deux issues par lesquelles le lac se déverse dans la rivière. La glissoire a 5,840 pieds de longueur et les estacades 1,344 pieds. Pendant le dernier exercice, il a été reconstruit 1,000 pieds de la glissoire sur une hauteur moyenne de 15 pieds—ce qui fait un total de 2,239 pieds construits en neuf depuis 1881. Il y a encore 2,800 pieds de la glissoire qui demandent à être refaits, et des mesures ont été prises pour continuer l'ouvrage. Des réparations ont été faites à la maison du contrôleur et à quelques-unes des estacades et des digues. Le nombre total des billots, etc., qui sont passés par la glissoire pendant l'exercice, a été de 45,783.

RÉGION DU SAINT-MAURICE.

Les travaux du Saint-Maurice sont partagés en sept groupes, qui se rencontrent entre l'embouchure de la rivière et les chutes de La Tuque, distance de cent milles ; il y a aussi deux stations sur la rivière Vermillon, tributaire du Saint-Maurice. Pendant le dernier exercice, l'eau était très haute, et plus de 400,000 billots sont entrés dans les estacades. Malgré l'énorme effort que les estacades eurent à soutenir, il n'arriva aucun accident, et il ne fut pas perdu de bois. Le 14 avril 1883, contrat a été passé avec M. Joseph Raynar pour la construction de huit piliers et de 3,200 pieds d'estacades flottantes en amont du chemin de fer, aux Piles, moyennant $19,665. Les ouvrages sont en voie de construction. Pendant l'année quatre piliers d'amarrage ont été construits à l'embouchure du Saint-Maurice, deux au Cap aux Corneilles et deux aux Grès ; quelques réparations ont aussi été faites à Shawenegan et Grand'-mère.

RÉGION DE L'OUTAOUAIS.

Cette région embrasse la rivière des Outaouais et ses tributaires, les rivières Madawaska, Coulonge, Noire, Pétéwawa et Du-Moine. Il y a en tout dans cette région quatre-vingt-trois stations, et les ouvrages pour faciliter le flottage du bois se résument comme suit, savoir :—

5,071	pieds	linéaires de	canaux.
17,800	"	"	glissoires.
67,794	"	"	estacades.
17,412	"	"	barrages.
405	"	"	empellements.
2,313	"	"	ponts.
346	"	"	piliers de dérivation.

153 piliers.
5 magasins.
4 maisons pour les gardiens de glissoires.
1 maison pour hommes employés aux estacades.

Pendant la saison de 1882, l'eau, dans l'Outaouais et ses tributaires, a été favorable au flottage du bois carré et en grume ; en général, les radeaux sont parvenus à leur destination plus tôt que de coutume. Dans le cours de l'hiver et du printemps, des réparations ont été faites aux stations suivantes sur la rivière des Outaouais, savoir : à celles de Hull, d'Ottawa, des rapides des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort, de la Montagne, du Calumet et des Joachims, ainsi que sur les tributaires. Les réparations faites aux glissoires du Calumet et de la rivière Noire ont été très considérables ; il en a été de même à la Chute Raboteuse (*Ragged Chute*),

sur la Madawaska. Les glissoires et digues du bief inférieur de la Pétéwawa ont été améliorées et renforcées. Le contrôleur de ces travaux dit dans son rapport (annexe n° 13, pages 159-64) :—

Les ouvrages des principales stations sur la rivière des Outaouais, lorsqu'ils furent construits il y a environ quarante ans, étaient bien propres au flottage du bois qui descendait alors pendant le printemps ou les premiers mois d'été ; mais aujourd'hui que les opérations des marchands de bois s'étendent aux régions de la Kippewa et du Témiscamingue, et aux limites encore plus reculées de leurs tributaires, le produit des forêts n'arrive aux stations inférieures que tard dans la saison, et, par conséquent lorsque la hauteur de l'eau ne correspond pas aux services que les ouvrages étaient appelés à rendre. Lorsque l'occasion s'en présentera, on devrait baisser le fond des glissoires et en approfondir les abords et les issues, afin que les derniers radeaux de la saison ne soient pas retardés dans leur passage ; et comme c'est une question d'importance vitale pour ceux qui ont des intérêts dans le principal commerce de l'Outaouais, il est à souhaiter que des mesures soient prises aussitôt que possible pour faire exécuter une amélioration si désirable.

Le nombre total des billots et des pièces de bois de construction qui sont passés par les glissoires pendant l'exercice, a été de 3,820,202.

RÉGION DE NEWCASTLE.

Les ouvrages, dans cette région, sont de deux classes : ceux se rattachant à la navigation, qui sont sous le contrôle du département des Chemins de fer et Canaux ; et ceux construits pour faciliter le flottage du bois sur la rivière Trent et ses tributaires, qui sont sous le contrôle du département des Travaux publics. Pendant le printemps de 1883, l'eau s'est élevée de 25 pieds au-dessus du niveau ordinaire à cette époque, et à une hauteur qui n'a été égalée que pendant le printemps de 1870. Bien que plusieurs barrages et moulins appartenant à des particuliers aient été emportés, aucun des ouvrages de l'Etat n'a subi de dommage appréciable. Le nombre total des billots, etc., qui ont passé par les glissoires a été de 805,732. Pendant l'année des réparations nécessaires ont été faites aux chutes de Fénélon, ainsi qu'au Petit-Lac et aux chutes de Hastings et de Heely.

PONTS ET CHAUSSÉES.

Pendant la session de 1882, il a été voté un crédit de $46,000 pour la construction et l'entretien des chaussées et des ponts qui sont sous le contrôle de ce département, et la somme de $4,066.83 a été dépensée.

CHAUSSÉES.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Dans le cours de 1882, 27 ponceaux et 3 petits ponts ont été reconstruits, et on a coupé, sur une distance de 21 milles, les broussailles et les arbres qui avaient poussé de chaque côté du chemin. Le pont de la rivière Verte, qui avait baissé d'environ un

pied, du côté sud, a été élevé à son ancien niveau, et on reconstruisait le pont de la rivière Saint-François. Dépense pendant l'exercice, $2,454.54.

PONTS.

PONT DES JOACHIMS.

Pendant la session de 1882, il a été voté un crédit de $12,000 pour la construction d'un pont inter-provincial sur la rivière des Outaouais, aux Joachims, les gouvernements provinciaux d'Ontario et de Québec contribuant chacun $4,000. Le 8 septembre 1882, contrat a été passé avec MM. Starrs, Herbert et O'Hanly, pour la construction de ce pont, moyennant $25,300. Dépense pendant l'année, $323.28.

EMERSON.

Lors de la session de 1882, une somme de $30,000 a été votée pour aider la corporation de la ville d'Emerson à construire un pont sur la rivière Rouge, mais aucun paiement n'avait encore été fait à la fin du dernier exercice.

PONT DE PORTAGE-DU-FORT.

Pendant l'exercice, la somme de $100 a été payée à la municipalité du village de Portage-du-Fort; ce montant était la balance du crédit accordé par le gouvernement pour des réparations.

PONT SUSPENDU UNION.

Pendant l'exercice, les fils et câbles du pont suspendu Union, qui relie Ottawa, Ont., et Hull, P. Q., ont été visités avec soin et renforcés par la substitution de matériaux neufs partout où il en fallait. Dépense, $1,189.01.

TÉLÉGRAPHES.

Pendant la session de 1882, il a été voté un crédit de $94,500 pour la construction, la réparation, l'entretien et les frais d'exploitation des télégraphes de l'Etat, placés sous le contrôle de ce département; et à celle de 1883, une nouvelle somme de $19,000 a été accordée. Les lignes télégraphiques de l'Etat dans le Nord-Ouest, qui avaient été entretenues par le département des Chemins de fer et Canaux comme partie du chemin de fer canadien du Pacifique, ont été transférées à ce département le 1er juillet 1882; et il a été rendu un arrêté du conseil transférant la somme de $35,000 comprise dans le crédit voté pour le chemin de fer canadien du Pacifique à

la session de 1882. La direction entière du service des signaux et du bulletin des pêcheries ayant été attribuée au département de la Marine et des Pêcheries, la somme de $6,000, comprise dans le crédit du service général des télégraphes et des signaux, a été transférée du département des Travaux publics à celui de la Marine et des Pêcheries. On trouvera ci-dessous un état indiquant le montant voté pour chaque section et la dépense ; lorsque le montant dépensé a dépassé le crédit, on a fait face à l'excédant avec une balance non dépensée rapportée de l'année précédente :—

	Crédit.	Dépense.
Saint-Laurent (*en bas*) et provinces maritimes—Entretien.....	$13,000 00	$12,425 42
Rive nord du Saint-Laurent—Construction	22,000 00	24,272 11
Provinces maritimes—Sémaphores.....		1,528 65
Manitoba et Nord-Ouest—Construction	51,000 00	49,449 05
Colombie-Britannique —Entretien.....	33,000 00	30,505 89
Service des télégraphes et des signaux en général—Construction et entretien.....	23,500 00	18,489 83
	$142,500 00	$136,670 95

PROVINCES MARITIMES ET GOLFE SAINT-LAURENT.

Pendant l'année, le câble reliant les Iles de la Madeleine à la terre ferme a été rompu par l'ancre d'une goëlette ; on l'a réparé aussitôt que possible après que le steamer *Newfied* fût revenu d'Angleterre. Le câble du Rocher aux Oiseaux, qui était dérangé depuis quelques mois, a été remplacé sur une distance de cinq milles, et la communication entre le rocher et les Iles de la Madeleine a été rétablie. Le câble entre Campo-Bello et le Grand-Manan a été rompu par un bateau à bois qui a touché dessus en novembre 1882, et vu l'absence du *Newfield*, il n'a pu être réparé qu'en septembre 1883. Le revenu provenant des lignes d'Anticosti, des Iles de la Madeleine et de la Baie de Fundy, pendant l'année 1882-83, a été de $2,387.33, et la dépense s'est élevée à $6,249.05, contre $1,854.00 de revenu, et $6,920.00 de dépense pour l'exercice 1881-82.

RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

Pendant l'automne de 1882, cette ligue a été prolongée depuis Mille-Vaches jusqu'à Betsiamits—distance de 58½ milles—en vertu d'un contrat avec la Compagnie du

Grand Télégraphe du Nord-Ouest, et le réseau de la rive nord tout entier depuis la Malbaie jusqu'à Betsiamits, et depuis la Baie-Saint-Paul jusqu'à Chicoutimi—en tout, 239 milles—a été servi d'une manière satisfaisante par la même compagnie, moyennant la somme de $1,000, plus les recettes de la ligne. Il n'a pas été fait d'autre prolongement pendant le dernier exercice ; mais, le 16 juillet 1883, on a recommencé la construction de lignes aériennes, et à la fin de la saison de 1883, la ligne avait été prolongée jusqu'à 13½ milles au delà de la Pointe-des-Monts, c'est-à-dire 235 milles en aval de la Malbaie. Cette dernière section se compose de 38 milles de câble et de 50 milles de lignes aériennes. Le steamer de l'État, *Newfield*, a posé deux câbles—l'un d'une longueur de 12 milles, entre Betsiamits et la Pointe-aux-Outardes, et l'autre, long de 26 milles, depuis la Pointe-Paradis jusqu'à la rivière Godbout. Cette ligne sera probablement achevée jusqu'à la rivière Pentecôte—nouvelle distance d'environ 18 milles—vers le 15 janvier 1884.

MANITOBA ET TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Les lignes télégraphiques de l'État, dans le Manitoba et le Nord-Ouest, ont été transférées du département des Chemins de fer et Canaux à ce département, dans l'été de 1882. A l'époque du transfert, les lignes qui avaient été construites étaient :—

	Milles.
Celle de Prince-Arthur's-Landing à Winnipeg, *viâ* Selkirk..	433
Celle de Selkirk à Edmonton *viâ* Humboldt.....	812
Total.....	1,245

La ligne de Selkirk à Edmonton a été construite sur ce que l'on supposait être la route du chemin de fer canadien du Pacifique, au nord du lac Manitoba ; mais le tracé du chemin de fer ayant été changé, il devint très dispendieux d'entretenir la ligne télégraphique, et l'on décida d'abandonner entièrement la section s'étendant entre Selkirk et Humboldt—distance de 426 milles. C'est ce qui a été fait; et pendant le dernier exercice, une nouvelle ligne a été construite depuis la station de Qu'Appelle, sur le chemin de fer canadien du Pacifique, jusqu'à Humboldt—distance de 141 milles; et depuis Humboldt jusqu'à Edmonton—396 milles—on se sert de l'ancienne ligne. Les lignes télégraphiques de l'Etat, dans le Manitoba et le Nord-Ouest, à la fin de l'exercice, étaient :—

	Milles.
Celle de Prince-Arthur's-Landing à Winnipeg.....	433
Celle de la station de Qu'Appelle à Edmonton.....	537
Total.....	970

On était à construire un embranchement depuis Saskatchewan jusqu'à Prince-Albert—environ 100 milles. Depuis la fin de l'exercice, le surintendant des télégraphes de l'Etat a inspecté la ligne depuis Qu'Appelle jusqu'à Edmonton. Dans un rapport supplémentaire (annexe n° 22, pages 251-58), il décrit la condition de la ligne. Depuis Qu'Appelle jusqu'à Humboldt, la ligne, étant neuve, est en bon état ; mais de Humboldt à Edmonton elle est généralement mauvaise.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES PAR TOUT L'UNIVERS.

On trouvera dans l'annexe n° 23—pages 259-268—des états indiquant les lignes télégraphiques par tout l'univers. Il ressort de ces états que le Canada possède, proportion gardée de la population, plus de facilités télégraphiques que les Etats-Unis ou la Grande-Bretagne. Le nombre des bureaux, au Canada, est de 2,259, ou de 1 par 1,914 âmes, tandis qu'aux Etats-Unis il y a un bureau par chaque 3,700 personnes, et dans la Grande-Bretagne, 1 par chaque 6,508.

AMÉLIORATIONS DU HAUT DE L'OUTAOUAIS.

On trouvera dans l'annexe n° 5, pages 91-6, un rapport et un mémoire de l'ingénieur en chef de ce département, sur les deux projets soumis relativement à l'amélioration du haut de l'Outaouais. L'un de ces projets est d'endiguer la rivière aux rapides de la Montagne, de manière à obtenir une navigation de morte eau jusqu'à la tête du lac Témiscamingue—soit 90 milles ; l'autre consiste à endiguer le lac Témiscamingue de manière à former un réservoir qui fournirait de l'eau à la rivière des Outaouais pendant la période de l'étiage, afin de faciliter le flottage du bois. L'un ou l'autre de ces deux projets qui sont incompatibles, entraînerait une dépense de $250,000 à $500,000, et l'ingénieur en chef ne saurait faire rapport sur la possibilité de leur exécution tant qu'une levée hydrographique complète n'aura pas été faite de la rivière, depuis les rapides de la Montagne jusqu'à la cité d'Ottawa.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

On trouvera dans l'annexe n° 8, pages 107-10, le rapport des commissaires du port de Québec, sur les améliorations du port à cet endroit, et le bassin de carénage à Lévis.

BASSIN DE CARÉNAGE DE LÉVIS.

A cause du temps qu'a nécessairement pris l'achèvement de la digue et du fond en béton formant une construction ajoutée aux ouvrages extérieurs, les progrès des travaux en général se sont bornés à l'envers du mur transversal sur 300 pieds, d'une longueur totale de 500 pieds de l'ouvrage principal ou bassin proprement dit, ainsi qu'aux travaux d'entrée se rattachant aux murs en aile précédemment construits. La dépense totale pour cet ouvrage était de $419,096.79 à la fin de l'exercice.

LEVÉE "PRINCESSE LOUISE."

Rien n'a été fait, pendant l'exercice, à l'égard des travaux de la levée "Princesse Louise," sur la rivière Saint-Charles, après l'achèvement des entreprises pour la première section de ces travaux, si ce n'est quelque dragage et la préparation de matériaux, ainsi que la construction de matériel de dragage et autre.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE MONTRÉAL.

CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

On trouvera dans l'annexe n° 9—pages 111-16—le rapport des commissaires du port de Montréal sur l'approfondissement du chenal du Saint-Laurent entre Montréal et Québec ; il ressort de ce rapport que l'approfondissement du chenal jusqu'à 25 pieds, à l'eau basse, a été achevé pendant la saison de 1882, partout en amont du Cap-à-la-Roche.

PROJET "SHEARER."

Dans l'annexe n° 10—pages 117-50—se trouve le rapport de l'ingénieur en chef de ce département sur le projet de la Compagnie Manufacturière et de Pont du Saint-Laurent ayant pour but d'endiguer le fleuve, à Montréal—projet généralement connu sous le nom de "projet Shearer." Suivant le rapport, l'effet des ouvrages projetés, si on les exécutait, serait de baisser le niveau du fleuve dans le port de Montréal d'une manière préjudiciable à la navigation, et d'inonder les terrains bas de chaque côté du Saint-Laurent, à Montréal et en amont de cette ville. Tous les avantages qui en résulteraient pour les fins manufacturières seraient plus que contrebalancées par le dommage fait à la navigation et à la propriété.

Depuis la rédaction de son rapport, l'ingénieur en chef s'est procuré copie d'un rapport fait le 29 mai 1841 à Son Excellence lord Sydenham, par le major D. Cole, I.R., et le lieutenant S. Westmacott, I.R., sur un projet semblable à celui de Shearer, et dans lequel la proposition d'endiguer le Saint-Laurent est condamnée pour les mêmes raisons que celles alléguées par l'ingénieur en chef de ce département. On trouvera le rapport de MM. Cole et Westmacott dans l'annexe n° 36.

JETÉES ET QUAIS DE L'ETAT.

L'annexe n° 16—pages 179-86—contient un état indiquant les jetées et quais de l'Etat dans les provinces d'Ontario et de Québec, et en donnant la situation, les dimensions, la profondeur d'eau, etc.

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION.

L'annexe n° 17—pages 187-208—contient des états en forme de tableaux donnant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, pour une suite d'années, aux principaux ports du Canada sur les côtes, sur le golfe et le fleuve Saint-Laurent et les grands lacs, ainsi qu'aux ports qui sont toujours ouverts.

HEURE DE LA HAUTE MARÉE.

L'annexe n° 18—pages 209-18—fait voir l'heure de la haute marée, à l'époque de la pleine et de la nouvelle lune, et l'élévation des petites et des grandes mers à divers endroits, au Canada.

ARRIVAGES DE LA MER, ETC.

On trouvera dans les annexes nos 19, 20 et 21—pages 219-232—des relevés indiquant le nombre de navires arrivés de la mer depuis 1868 jusqu'à 1882, à Halifax Saint-Jean, Charlottetown, Québec, Montréal et Victoria ; le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers du Canada, de 1868 à 1882 ; et le nombre des bâtiments naufragés sur la côte ainsi que dans le golfe, le fleuve et les lacs du Saint-Laurent, depuis 1868 jusqu'à 1881.

TABLES DES DISTANCES.

L'annexe n° 24—pages 239 328—contient un certain nombre de tableaux relatifs à la navigation intérieure du Canada, aux routes de mer pour les pays étrangers, aux routes de terre canadiennes vers la côte, aux chemins de fer et télégraphes de l'État, etc., etc.

ARBITRAGES ET SENTENCES ARBITRALES.

A la session de 1882, la somme de $5,000 affectée aux arbitrages et sentences arbitrales, a été comprise dans le crédit général pour divers travaux. La dépense a été de $3,338.90 pendant le dernier exercice. On trouvera dans l'annexe n° 26—pages 339-42—un relevé des causes se rapportant aux travaux contrôlés par ce département, qui ont été déférés aux arbitres officiels pendant l'exercice, ainsi que ce qui en est résulté.

PROPRIÉTÉS LOUÉES, ETC.

L'annexe n° 27—pages 343-47 contient un état des propriétés louées au ou par le département pendant l'exercice, ainsi que des propriétés achetées ou vendues pendant la même période.

CONTRATS.

Dans l'annexe n° 28—pages 349-54—se trouve un état des travaux donnés à l'entreprise par le département pendant l'exercice.

ACTES CONCERNANT LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 29—pages 355-358—contient une liste de quelques-uns des actes publics du parlement du Canada, passés pendant la session de 1883, et se rapportant au département des Travaux publics ou aux travaux dont il a la direction.

ARRÊTÉS DU CONSEIL, ETC.

Dans l'annexe n° 30—pages 359-62—se trouve une liste des arrêtés du conseil et des proclamations concernant les péages et règlements relatifs aux travaux publics pendant le dernier exercice.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS.

Cette galerie a été ouverte au public le 27 mai 1882, et à la fin du dernier exercice, elle avait été visitée par 8,261 personnes. On trouvera dans l'annexe n° 32—pages 367-70—une liste des peintures, etc., dont il a été fait don à cet établissement.

DÉPENSE POUR LES TRAVAUX PUBLICS.

L'annexe n° 33—pages 371-380—contient des relevés sommaires indiquant la dépenses pour les travaux publics, par les gouvernements provinciaux, avant la

confédération, ainsi que de la part du gouvernement ou venant d'autres sources, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1882 ; le montant dépensé dans chaque province ; la dépense pour des travaux autorisés par des actes spéciaux du parlement, et le coût des édifices du parlement et des départements, à Ottawa.

CHEFS ET SOUS-CHEFS DU DÉPARTEMENT.

L'annexe n° 34—pages 381-84—donne une liste des membres, commissaires et sous-commissaires du conseil des Travaux de la province du Canada, depuis 1841 jusqu'à 1867 ; ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef du ministère des Travaux publics, depuis la confédération jusqu'au 30 juin 1883.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

L'annexe n° 35—pages 385-8—contient un relevé de la correspondance officielle du département, depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1883.

Respectueusement soumis,

HECTOR L. LANGEVIN,
Ministre des Travaux publics.

Ottawa, 13 décembre 1883.

ANNEXES

ANNEXE No 1.

ETAT DE LA DÉPENSE,

PENDANT L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1883.

PAR

O. DIONNE, comptable.

ANNEXE No 1.

ETAT indiquant le montant dépensé par le ministère des Travaux publics du Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
ÉDIFICES PUBLICS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
EN GÉNÉRAL	10,255 01			10,255 01
Nouvelle-Ecosse.				
Antigonish, édifices publics	2,072 34			2,072 34
Halifax, édifice fédéral		2,245 02		2,245 02
do pénitencier		400 99		400 99
New-Glasgow, édifices publics	4,768 00			4,768 00
Sydney-Nord, douane	10 50			10 50
Pictou, hôpital de la marine	3,081 47	21 25		3,102 72
Sydney, bureau du revenu de l'intérieur		17 50		17 50
do hôpital de la quarantaine	178 48			178 48
Truro, douane, bureau de poste, etc.	4,018 00			4,018 00
Windsor do do	2,573 45			2,573 45
Ile du Prince-Edouard.				
Charlottetown, édifice fédéral		1,240 91		1,240 91
do hôpital de la marine	72 35			72 35
do bâtiments militaires		691 20		691 20
Souris, hôpital de la marine	73 00			73 00
Summerside, édifice public	817 97			817 97
Nouveau-Brunswick.				
Carleton, Saint-Jean, bureau de poste	996 43			996 43
Chatham, douane, etc		2,050 00		2,050 00
Dorchester, pénitencier	18,983 42	20 00		19,003 42
Frédéricton, bureau de poste, etc		170 95		170 95
Moncton, bureau de poste et douane	4,811 10			4,811 10
Saint-Jean, bureau des examinat. du service civil.		3 25		3 25
do douane	1,703 65	398 75		2,102 40
do Fort-Dufferin	4,958 28			4,958 28
do hôpital de la marine	20,714 75			20,714 75
do bâtiments militaires		1,168 85		1,168 85
do pénitencier		76 25		76 25
do bureau de poste	3,539 50	147 35		3,686 85
do caisse d'épargne		288 35		288 35
Sussex, bureau de poste, etc.	15,682 15			15,682 15
Woodstock, bureau de poste, douane, etc	1,210 56			1,210 56
A reporter	100,520 41	8,940 62		109,461 03

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	100,520 41	8,940 62		109,461 03
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Québec.				
Chambly, fort		1,865 73		1,865 73
Chicoutimi, hôpital de la marine	6,086 50			6,086 50
Hull, bureau de poste, douane, etc	7,621 44			7,621 44
Lévis, fortifications		6,868 00		6,868 00
do abri des immigrants, quai et emplacement	2 45			2 45
Montréal, conseil des examinateurs du serv. civil		43 00		43 00
do douane	801 28	222 64		1,023 92
do salle d'exercice	281 20			281 20
do entrepôt de vérification	190 00	1,072 05		1,262 05
do abri des immigrants		564 50		564 50
do bureaux du revenu de l'intérieur	12,495 80			12,495 80
do musée		29 60		29 60
do bureau de poste	3,840 72	121 16		3,961 88
Québec, casernes de l'artillerie		1,016 37		1,016 37
do fabrique de cartouches	5,609 40			5,609 40
do citadelle	21,148 48			21,148 48
do rocher de la citadelle	2,415 10			2,415 10
do édifices de la citadelle		2,325 50		2,325 50
do bureau des examinateurs du service civil		3 00		3 00
do bureau des inspecteurs-mesureurs de bois		195 50		195 50
do douane		90 00		90 00
do terrasse Dufferin	11,459 82			11,459 82
do entrepôt de vérification	1,286 07			1,286 07
do fortifications	16,570 54			16,570 54
do bureau de l'inspecteur du gaz		38 47		38 47
do bâtiments militaires		1,358 05		1,358 05
do bureau de poste		55 18		55 18
Sherbrooke, salle d'exercices, allonge	573 58			573 58
do bureau de poste, douane, etc	11,653 31			11,653 31
Sainte-Hélène, Ile, bâtiments militaires	10,402 17			10,402 17
Saint-Jean, bureau de poste, etc	744 37			744 37
Saint-Régis, douane		8 00		8 00
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier	19,071 93	60 00		19,131 93
Trois-Rivières, anc. casernes (maint. la douane)	8,359 34	313 39		8,672 73
Ontario.				
Amherstburg, bureau de poste, douane, etc	2,339 76			2,339 76
Brantford do do		250 59		250 59
Belleville do do	30,167 27	3 20		30,170 47
Berlin do do	20 00			20 00
Bowmanville, salle d'exercice	1,038 00			1,038 00
Brockville, bureau de poste, douane, etc	3,652 83			3,652 83
Chatham do do	8,265 96			8,265 96
Clifton do do	1,852 67			1,852 67
Cobourg do do	12,105 30			12,105 30
Cornwall do do	11,441 01			11,441 01
Gananoqui, douane	1,129 63			1,129 63
Guelph do		183 00		183 00
Hamilton, abri des immigrants	2,545 94			2,545 94
do bureau de poste, douane, etc	32,059 95	431 50		32,491 45
Kingston, conseil des examinateurs du service civil		42 51		42 51
do douane		1,629 70		1,629 70
do fortifications et bâtiments militaires		1,852 59		1,852 59
A reporter	347,752 23	29,583 85		377,336 08

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.
Report	347,752 23	29,583 85		377.336 08
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*				
Ontario—Fin.				
Kingston, bureau du revenu de l'intérieur		239 50		239 50
do collége militaire		6,133 84		6,133 84
do pénitencier	16,936 46			16,936 46
do bureau de poste		435 82		435 82
London, maison de douane		766 76		766 76
do bâtiments militaires		1,358 91		1,358 91
do bureau de poste	7,459 73			7,459 73
Niagara, casernes		876 44		876 44
Ottawa, salle d'exercice	1,036 40	54 40		1,090 80
do musée géologique		1,343 22		1,343 22
do pointe Nepean		249 25		249 25
do bureau de poste		676 82		676 82
do édifices publics :—				
Sortie des galeries $4,999 99				
Protection contre l'incendie 798 90				
	5,798 89	120,826 66		126,625 55
do édifices publics (rue Wellington) site	70,419 95			70.419 95
do do gaz			19,331 60	19,331 60
do do terrains			10,078 20	10,078 20
do do chauffage			49,930 07	49,930 07
do do enlèvement de la neige			439 15	439 15
do do service de téléphone	2,000 00		422 50	2,422 50
do do ventilation	1,061 61			1,061 61
do do eau			14,884 73	14,884 73
do cour suprême		1,029 43		1,029 43
Pointe-Edouard, station de quarant. des bestiaux	6,014 49			6,014 49
Port-Hope, bureau de poste, etc	5,075 89			5,075 89
Prescott, casernes du Fort Wellington		617 60		617 60
do bureau du revenu de l'intérieur		69 00		69 00
Rideau Hall		31,222 86		31.222 86
do allocation pour combustible et éclair.			8,000 00	8,000 00
do enlèvement de la neige			379 15	379 15
Sarnia, bâtiment des immigrants	1,170 50			1,170 50
Sainte-Catherine, bureau de poste, douane, etc	20,667 23			20,667 23
Stratford do do	22,177 98			22,177 98
Saint-Thomas, salle d'exercice	2,844 86			2.844 86
do bureau de poste, etc	9,526 36			9,526 36
Toronto, bureau du sous-receveur général (ancien édifice du bureau de poste)	1,475 00			1,475 00
do douane		280 11		280 11
do salle d'exercice		343 80		343 80
do entrepôt de vérification		1,598 55		1,598 55
do forts (ancien et nouveau)		1,682 72		1.682 72
do baraque des immigrants		235 05		235 05
do bureau du revenu de l'intérieur (ancien édifice du bureau de poste)		23 51		23 51
do bureau de poste		242 85		242 85
Windsor do		337 35		337 35
Territoire en contestation.				
Prince-Arthur's-Landing, bâtiment des immigr	2,043 50			2,043 50
Rat, Portage du, prison		20 10		20 10
A reporter	523,461 08	200,248 40	103,465 40	827,174 88

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		523,461 08	200,248 40	103,465 40	827,174 88
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
Manitoba.					
Brandon, baraque des immigrants		11,087 92			11,087 92
Emerson do			205 85		205 85
Qu'Appelle do		10,853 40			10,853 40
Montagne-de-Pierre, pénitencier		28,498 00	20 00		28,518 00
Winnipeg, bureau de l'architecte			750 05		750 05
do bureau du sous-receveur général			405 66		405 66
do bureau d'examen du service civil			15 00		15 00
do douane			260 00		260 00
do conseil des terres fédérales			2,286 75		2,286 75
do casernes ou Fort Osborne			1,412 52		1,412 52
do baraque des immigrants		842 90	73 20		916 10
do résidence du lieutenant-gouverneur		31,797 12		loyer 2,000	33,797 12
do édifices du parlement		22,999 66			22,999 66
do bureau de poste (ancien)		5,398 79			5,398 79
do do (nouveau)		5,959 88			5,959 88
Territoires du Nord-Ouest.					
Régina, édifices publics		6,330 13			6,330 13
Edifices publics en général		1,482 14			1,482 14
Colombie-Britannique.					
Nanaïmo, bureau de poste, etc		10,037 28			10,037 28
New-Westminster, pénitencier		2,031 77			2,031 77
do bureau de poste, douane, etc		14,451 75			14,451 75
do édifices publics			171 25		171 25
Victoria, batteries			748 87		748 87
do bureau de poste			217 92		217 92
APPOINTEMENTS DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, GARDIENS, ETC.					
Nouvelle-Ecosse.					
Halifax, édifice fédéral	$ 421 20				
do pénitencier	450 00				
Ile du Prince-Edouard.					
Charlottetown, édifice fédéral	553 06				
Nouveau-Brunswick.					
Dorchester, pénitencier	220 00				
Frédéricton, bureau de poste, etc	433 29				
Saint-Jean, douane	1,125 00				
do pénitencier	487 50				
do bureau de poste	951 50				
A reporter	4,641 55	675,231 82	206,815 47	105,465 40	987,512 69

ANNEXE N° 1.—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report.....		675,231 82	206,815 47	105,465 40	987,512 69
ÉDIFICES PUBLICS—*Suite.*					
SALAIRES DES MÉCANICIENS, CHAUFFEURS, ETC—*Fin.*					
Report.....$	4,641 55				
Québec.					
Montréal, douane	1,040 00				
do entrepôt de vérification	848 50				
do bureau du revenu de l'intér.	420 00				
do bureau de poste.....	720 00				
Saint-Jean, bureau de poste	281 17				
Trois-Rivières, douane	206 25				
Ontario.					
Brantford, bureau de poste.....	600 00				
Kingston, collège militaire	1,320 00				
do pénitencier	110 00				
London, douane	600 00				
Toronto, do	955 79				
do entrepôt de vérification	468 34				
do bureau du revenu de l'intér..	320 00				
do bureau de poste.....	1,165 34				
Stratford, bureau de poste..... ...	90 00				
Windsor do	1,000 08				
		.....	.....	14,787 02	14,787 02
CHAUFFAGE DES ÉDIFICES PUBLICS.					
Nouvelle-Ecosse.					
Halifax, édifice public (douane).....	166 49				
Pictou, douane.....	62 85				
Ile du Prince-Edouard.					
Charlottetown, édifice public (douane)	202 72				
Nouveau-Brunswick.					
Frédéricton, douane.....	462 65				
Saint-Jean do	1,443 21				
Québec.					
Montréal, douane.....	3,098 46				
Québec do	1,249 25				
Saint-Jean do	75 44				
Trois-Rivières, douane	253 54				
A reporter... .....$	7,014 61	675,231 82	206,815 47	120,252 42	1,002,299 71

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.		Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		675,231 82	206,815 47	120,252 42	1,002 299 71
ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*					
ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*					
Report	$7,014 61				
Ontario.					
Brantford, douane	76 18				
Guelph do	78 89				
Hamilton do	354 50				
Kingston do	529 74				
London do	511 65				
Toronto do	950 70				
Windsor do	251 41				
Manitoba.					
Winnipeg, douane	880 00				
Colombie-Britannique.					
Victoria, douane	92 00				
		.....	.....	10,739 68	10,739 68
PORTS ET RIVIÈRES.					
Nouvelle-Ecosse.					
Annapolis, jetée		15,000 00	.....	.....	15.000 00
Arisaig, jetée		1,500 00	.....	.....	1,500 00
Bear River (*Riv. à l'Ours*)		79 25	.....	.....	79 25
Benacadie Pond (*Etang de Bénacadie*)		4,029 70	.....	.....	4,029 70
Cap Sainte-Marie		2,499 47	.....	.....	2,499 47
Cheverie		4,997 97	.....	.....	4,997 97
Coffin, Ile		2,099 95	.....	.....	2,099 95
Cow Bay (*Baie des Vaches*)		3,000 00	.....	.....	3,000 00
Digby, jetée		4,043 46	.....	.....	4,043 46
Eagle-Head		2,499 25	.....	.....	2,499 25
East-Bay (*Baie de l'Est*)		1,798 92	.....	.....	1,798 92
Hampton		727 63	.....	.....	727 63
Hareng, anse au, ou Brooklyn		.....	461 75	.....	461 75
Iganiche-Sud		.....	93 02	.....	93 02
Jordan, Baie		5,046 12	.....	.....	5,046 12
Liverpool, brise-lames		2,265 27	.....	.....	2,265 27
Mabou, port de		3,394 64	.....	.....	3,394 64
Main-à-Dieu		2,858 79	.....	.....	2,858 79
Mételghan, anse		500 00	.....	.....	500 00
do rivière		3,000 00	.....	.....	3,000 00
Sydney-Nord, port de		2,999 52	.....	.....	2,999 52
Parrsboro', jetée		.....	147 43	.....	147 43
do ou rivière de l'Ile-aux-Perdrix		2,500 00	.....	.....	2,500 00
Pickett, jetée		1,200 00	.....	.....	1 200 00
Pictou, île de		1,246 92	.....	.....	1,246 92
Port-Hood, jetée de		3,996 65	.....	.....	3,996 65
Port-Lorne (ci-devant Port-Williams)		1,028 54	.....	.....	1,028 54
Ragged-Pond		253 18	.....	.....	253 18
Saw-Pit, jetée de		.....	146 04	.....	146 04
Silver-Point, jetée de		.....	99 97	.....	99 97
A reporter		747,797 05	207,763 68	130,992 10	1,086,552 3

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	747,797 05	207,763 68	130,992 10	1,086,552 83
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*				
Nouvelle-Ecosse—Fin.				
Sainte-Marie, rivière	1,997 67			1,997 67
Summerville, jetée de		599 68		599 68
Truite, anse à la		249 17		249 17
White Point pier (*Jetée de la Pointe Blanche*)		1,997 98		1,997 98
Yarmouth, port de	3,299 28			3,299 28
Ile du Prince-Edouard.				
Campbell anse de	5,020 04			5,020 04
Cascumpèque	190 82			190 82
Colville Baie, Souris-Est	3,647 71			3,647 71
Malpèque, brise-lames de		59 95		59 95
Miminegash do	1,437 25			1,437 25
Murray, port de, rivière du Sud	5,000 00			5,000 00
Rustico, port de	9,677 30			9,677 30
Sud-ouest, rivière, New-London	2,511 42			2,511 42
Saint-Pierre, Baie	1,509 72			1,509 72
Tignish	4,110 00			4,110 00
Nouveau-Brunswick.				
Campo-Bello, Grève de Wilson	500 00			500 00
Caraquette	54 34			54 34
Cocagne	4,074 78			4,074 78
Courtenay, Baie—balisage du chenal	500 00			500 00
Madawaska, rivière	600 00			600 00
Pointe-du-Chêne (Shédiac)	1,853 00			1,853 00
Port de Quaco	12,460 00			12,460 00
Richibouctou, port de		999 55		999 55
Rocher, brise-lames de la baie du	4 52			4 52
Shippagan, port de	3,507 63			3,507 63
Saint-André, port de	1,930 00			1,930 00
Saint-Jean, port de	30,735 26			30,735 26
do rivière	3,458 87			3,458 87
do do Oromocto		793 83		793 83
Tobique, rivière	788 41			788 41
Tynemouth, port de, ou anse des Dix-Milles	1,500 00			1,500 00
PROVINCES MARITIMES EN GÉNÉRAL.				
Ports et rivières en général		2,525 49		2,525 49
Québec.				
Anse-du-Portage, rampe et quai de l'	780 99			780 99
Anse-Saint-Jean, jetée de l'	1,443 62			1,443 62
Bagotville (Saint-Alphonse), jetée	4,307 40			4,307 40
Baie-Saint-Paul, jetée	13,384 85			13,384 85
Cap à l'Aigle, jetée	250 00			250 00
Carleton, jetée	2,394 00			2,394 00
Cèdres do		9 85		9 85
A reporter	870,725 93	214,999 18	130,992 10	1,216,717 21

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations	Personnel et entretien.	Total.
Report	870,725 93	214,999 18	130,992 10	1,216,717 21
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*				
Québec—Fin.				
Chenal du Moine, jetée	36 93			36 93
Chicoutimi, jetée		150 85		150 85
Etang du Nord, Iles de la Madeleine	11,518 91			11,518 91
Grosse Ile, port de la	1,718 27			1,718 27
Général, ports en	832 69			832 69
Ile aux Coudres, Havre Laprairie	250 00			250 00
Ile aux Grues, Havre Pointe aux Pins	9,079 99			9,079 99
Les Ecureuils, jetée	434 45			434 45
Les Eboulements, jetée		250 00		250 00
L'Islet, jetée		124 03		124 03
Malbaie, jetée		448 06		448 06
Matane, jetée	4,159 36			4,159 36
Montréal, port de		210 00		210 00
New-Carlisle, jetée	5,973 35			5,973 35
Piopolis, jetée, lac Mégantic	721 60			721 60
Port-au-Saumon, rivière Saint-Laurent	462 08			462 08
Philipsburgh, port de, baie de Missisquoi	185 75			185 75
Jetées en général en bas de Québec		6,058 72		6,058 72
Québec, port de			16 00	16 00
Hôpital de la marine, Québec, quai	3,298 77			3,298 77
Rivière Blanche, jetée	2,156 68			2,156 68
Rivière du Lièvre	867 16			867 16
Rivière du Loup (*en bas*), jetée		1,040 60		1,040 60
Rivière Nicolet, havre de refuge	10,474 12			10,474 12
Rivière Ouelle, jetée		2,500 02		2,500 02
Rivière des Outaouais, amélioration entre Bristol et le Portage-du-Fort	2,945 05			2,945 05
do Richelieu, en aval du village Saint-Ours	1,200 80			1,200 80
do Saguenay, chenal en aval de Chicoutimi	4,990 32			4,990 32
do do agrandissement de la Grande-Décharge, lac Saint-Jean	2,128 22			2,128 22
Rivière Saint-David, brise-glaces	1,000 00			1,000 00
Rivière Saint-François	1,327 37			1,327 37
Fleuve Saint-Laurent—Chenal, de Montréal au lac Saint-François	1,223 85			1,223 85
do levée hydrographique, Québec au Cap à la Roche	7,518 07			7,518 07
do enlèvements de chaînes et ancres	277 46			277 46
Rivière Yamaska	17,693 20			17,693 20
Sainte-Agnès, jetée, lac Mégantic	4,649 30			4,649 30
Saint-François (Ile d'Orléans), jetée	4,047 61			4,047 61
Saint-Michel, jetée		262 66		262 66
Saint-Thomas (Montmagny), jetée	500 00			500 00
Saint-Timothée, jetée	1,841 46			1,841 46
Saint-Zotique, jetée	3,479 74			3,479 74
Tadoussac, barrages des viviers		132 37		132 37
Trois-Rivières, port de	16,879 38			16,879 38
Trois-Pistoles, jetée	2,545 59			2,545 59
Yamachiche, jetée	1,809 68			1,809 68
A reporter	998,953 14	226,176 49	131,008 10	1,356,137 73

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	998,953 14	226,176 49	131,008 10	1,359,137 73
PORTS ET RIVIÈRES—*Suite.*				
Ontario.				
Cobourg, port de	9,849 51			9,849 51
Collingwood, port de	23,932 55			23,932 55
Consecon do	1,929 25			1,929 25
Goderich do $ 6,035 04				
do do sentence, S. Platt 21,188 34				
	27,223 38			27,223 38
Ports et rivières en général	4,552 45			4,552 45
Kincardine, port de	5,141 83			5,141 83
Kingston do	6,308 49			6 308 49
Kingsville do	4,329 14			4,329 14
Petit-Courant	9,601 68			9,601 68
Rivière de la Petite Nation (examen et enlèvement d'obstacles)	235 66			235 66
Meaford, port de	4,749 95			4,749 95
Napanee, rivière	4,963 50			4,963 50
Neebish, rapides	1,257 01			1,257 01
Newcastle, port de	1,714 41			1,714 41
Outaouais riv. des, (améliorations au chenal vis-à-vis Hawkesbury)	1,372 41			1,372 41
Owen-Sound, port de	12,345 94			12,345 94
Peterborough do	887 48			887 48
Port-Albert, lac Huron	1,724 53			1,724 53
Port-Elgin, lac Huron	10,852 98			10,852 98
Port-Hope	14,513 59			14,513 59
Portsmouth, port de	1,998 50			1,998 50
Rondeau do	4,534 28			4,534 28
Thornbury do	10,766 39			10,766 39
Toronto do	49,417 26			49,417 26
Wellington do	160 69			160 69
Whitby do	1,672 00			1,672 00
Wiarton do	33,891 00			33,891 00
Manitoba.				
Assiniboine, rivière	7,244 13			7,244 13
Ports en général	42 00			42 00
Rivière-Rouge (embouchure de la rivière)	1,368 31			1,368 31
Rivière de la Poule-d'eau (examen et enlèvement de cailloux)	4,999 63			4,999 63
Territoires du Nord-Ouest.				
Rivière Saskatchewan	5,823 23			5,823 23
Colombie-Britannique.				
Rivière Fraser	2,059 64			2,059 64
Ports en général	48 00			48 00
Rivière Naas	210 98			210 98
A reporter	1,270,674 92	226,176 49	131,008 10	1,627,859 51

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Report			1,270,674 92	226,176 49	131,008 10	1,627,859 51
PORTS ET RIVIERES—*Fin.*						
Colombie-Britannique—Fin.						
Rivière Skeena			751 12			751 12
PORTS ET RIVIÈRES EN GÉNÉRAL					6,160 40	6,160 40
DRAGUEURS, construction, matériel de dragage.			7,578 11			7,578 11
do réparations				21,983 66		21,983 66
DRAGAGE.						
Nouvelle-Ecosse						
Caledonia	5,920 62					
Digby	1,091 64					
Glacee Bai-	3,446 94					
Grand Goulet	5,408 06					
Halifax, term. du ch de fer.	5,088 25					
Mabou	844 43					
Milieu rivière du	638 52					
Pictou, quai de la Cie houillère d'Acadie	863 73					
Pictou, quai public de	4,211 11					
Rivière Bourgeois	4,338 56					
Riv ère Jean	581 33					
Sherbrooke	119 96					
Tête-à ma-gauche	4,055 77					
		36,608 92				
Ile du Prince-Edouard.						
Murray, havre de	927 94					
Pointe Rocheuse	3,386 82					
		4,314 76				
Nouveau-Brunswick.						
Bouctouche	2,051 37					
Cocagne	3,406 94					
Grand Lac, Anse McMann.	3,578 64					
Pointe du Chêne	2,039 37					
		11,076 32				
En général		132 44				
Total, provinces maritimes		52,132 44				
Québec—						
Laprairie, port	4,878 66					
Beaudet, rivière	2,186 07					
Richelieu do	39 29					
Saint-Laurent, fleuve, (Longue Pointe à Boucherville)	9,180 87					
Saint-Placide, rivière	5,061 08					
En général	3,728 29					
		25,074 26				
Ontario—						
Gananocoui	1,998 31					
Hawkesbury (Rivière des Outaouais	406 95					
A reporter...	2,405 26	77,206 70	1,279,004 15	248,160 15	137,168 50	1,664,332 80

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		77,206 70	1,279,004 15	248,160 15	137,168 50	1,664,332 80
DRAGAGE—*Fin.*						
Ontario—*Fin.*						
Report	2,405 26					
Rivière au Sable	892 13					
do au Saumon	240 00					
do Thames	8,084 75					
Trenton, port de	500 00					
En général	3,895 70					
		16,017 84				
Colombie-Britannique—						
Port de Victoria		7,301 08				
DRAGAGE EN GÉNÉRAL		1.754 27	102,279 89	.....	.....	102,279 89
GLISSOIRES ET ESTACADES.						
District du Saguenay			2,065 05	2,379 07	1,033 68	5,477 80
do du Saint-Maurice			698 23	5,524 73	15,460 92	21,683 88
do d'Ottawa			.....	.....	22,874 19	22,874 19
	Réparations.					
Glissoires de la rivière des Outaouais		12,955 44	53 10	.....	.....	53 10
do Nation-du Sud			700 00	.....	.....	700 00
do Gatineau		324 92				
do Madawaska		6,599 07				
do Noire		3,113 36				
do Pétewawa		1,543 49				
Rivière Coulonge		1,014 45				
do Du Moine		615 68				
			.....	26,166 41	.....	26,166 41
District de New Castle			.....	4,127 61	1,077 36	5,204 97
Belœil, jetées et estacades			.....	.....	90 90	90 90
Rivière Richelieu, entretien des bouées			.....	.....	457 50	457 50
PONTS ET CHAUSSÉES.						
Pont Des Joachims			323 28	.....	.....	323 28
Pont suspendu Union, Ottawa			.....	1,189 01	.....	1,189 01
Pont du Portage-du-Fort			.....	100 00	.....	100 00
Témiscouata, chemin			.....	2,454 54	.....	2,454 54
TÉLÉGRAPHES.						
Lignes télégraphiq., rive nord du fleuve St-Laurent			24,272 11	.....	.....	24,272 11
do provinces maritimes, sémaphores.			1,528 65	.....	.....	1,528 65
do Manitoba et Territ. du Nord-Ouest			49,449 05	.....	.....	49,449 05
Service des télégraphes en général			9,534 60	.....	.....	9,534 60
DIVERS.						
Levées hydrographiques et examens			.....	.....	29,829 98	29,829 98
Arbitrages et sentences arbitrales			.....	.....	3,338 90	3,338 90
Monument à feu sir G. E. Cartier, baronnet			1,319 13	.....	.....	1,319 13
Lignes télégraphiques, Colombie-Britannique			.....	.....	30,505 89	30,505 89
Lignes aériennes et câbles sous-marins, bas du Saint-Laurent et provinces maritimes			.....	.....	12,425 42	12,425 42
A reporter			1,471,227 24	290,101 52	254,263 24	2,015,592 00

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report	1,471,227 24	290,101 52	254,263 24	2,015,592 00
DIVERS—*Fin.*				
Service des télégraphes et signaux en général	.....	.....	8,955 83	8,955 83
Agent et dépenses contingentes, Col.-Britannique	.....	.....	2,811 32	2,811 32
O. Dionne, (état détaillé de la dépense sur les travaux publics du Canada, depuis 1867 jusqu'à 1882)	.....	.....	1,500 00	1,500 00
Veuves de J. Meharg et P. Cooney—Gratification	.....	.....	500 00	500 00
Totaux	1,471,227 24	290,101 52	268,030 39	2,029,359 15
TRAVAUX EXÉCUTÉS EN VERTU D'ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT.				
Fleuve Saint-Laurent, approfondissement entre Québec et Montréal	280,000 00	.....	.....	280,000 00
Amélioration du port de Québec	66,540 00	.....	.....	66,540 00
Bassin de radoub de Lévis	75,000 00	.....	.....	75,000 00
do d'Esquimalt	Nil.	.....	.....	.....
Grands totaux	1,892,767 24	290,101 52	268,030 39	2,450,899 15

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, novembre 1883.

ANNEXE No 2

RAPPORT

SUR LES

ÉDIFICES PUBLICS DU CANADA

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883

PAR

THOMAS FULLER, ARCHITECTE EN CHEF

ANNEXE No 2.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE EN CHEF.

(N° 39811.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 juillet 1883

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un rapport général sur les constructions et réparations faites pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883 et se rattachant aux différents édifices publics placés sous le contrôle de ce ministère.

THOS. FULLER,
Architecte en chef.

M. F. H. ENNIS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

PICTOU.

HÔPITAL DE LA MARINE.

L'entreprise de cet édifice, dont mon dernier rapport contient une description, a été donnée et le contrat signé le 14 août 1882. Les travaux ont été poussés d'une manière satisfaisante ; ils seront probablement terminés et l'édifice prêt à être occupé vers le commencement de 1884.

Les plans, etc., ont été dressés par le département.

SYDNEY, C.-B.

STATION DE LA QUARANTAINE.

Un contrat fut signé le 23 février 1883, pour les cinq édifices suivants qui sont aujourd'hui en voie de construction :—

Maison du surintendant.—En bois, à deux étages et soubassement, 33 pieds 6 pouces sur 27 pieds.

Deux hôpitaux.—En bois, à un étage, ayant chacun une salle de 29 pieds sur 21, une aile de 24 pieds sur 12 pour la pharmacie et la cuisine, et une autre de 12 pieds sur 12 pour la chambre des gardes-malades, en arrière.

Lavoir.—En bois, à un étage, 21 pieds sur 19, avec chaudière, réservoir pour l'eau de pluie, etc.

Hangar à combustible.—En bois, de 39 pieds sur 16.

Les plans, etc., ont été dressés par le département.

Commis des travaux, M. J. K. MacLeod.

Entrepreneur, M. Hugh McDonald.

NEW-GLASGOW.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le département a acheté un emplacement à l'encoignure des rues Dalhousie et Provost, et il est à préparer les plans et devis du nouvel édifice.

TRURO.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DE LA CAISSE D'ÉPARGNE.

Un emplacement a été acheté, et j'ai reçu instruction de préparer les plans d'un édifice devant contenir ces bureaux.

WINDSOR.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Un emplacement a été acheté le 13 janvier 1883, sur la rue Gerrish, entre les rues Gray et Water, et le département est à préparer les plans, etc., de l'édifice.

AMHERST.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Un emplacement a été offert sur le lot du palais de justice.

ANTIGONISH.

ÉDIFICE FÉDÉRAL.

Le gouvernement fédéral a acheté le collège Saint-François-Xavier, à Antigonish. C'est un édifice en bois à deux étages situé à l'encoignure de la rue du Collège et de la Grande Rue, mesurant 48 pieds sur 52, et qui subit en ce moment les changements nécessaires pour y installer les bureaux du gouvernement dans cette localité.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

ILE DU PRINCE-EDOUARD

SUMMERSIDE.

ÉDIFICE PUBLIC.

On a fait l'acquisition d'un emplacement ayant 61 pieds de front sur la rue Fitzroy, et 131 pieds sur la rue Tanner, et j'ai été chargé de préparer les plans et devis pour la construction de cet édifice.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

SAINT-JEAN.

NOUVEL HÔPITAL DE LA MARINE.

Les travaux de construction de cet édifice, que j'ai décrit dans mon rapport de l'exercice 1881-82, ont été poursuivis sans interruption, mais pas d'une manière aussi active qu'on s'y attendait, et ils seront probablement terminés dans le cours de l'exercice 1883-84.

Les dessins et devis de l'appareil de chauffage par l'eau chaude, sont en voie de préparation.

Les plans ont été préparés par M. D. E. Dunham, architecte.

Commis des travaux, M. James Sullivan.

Entrepreneur, M. William Lawlor.

CARLETON (SAINT-JEAN.)

BUREAU DE POSTE.

Un emplacement a été acheté sur la rue Union, et un contrat fut passé le 18 mars 1883 pour la construction de cet édifice, qui aura des fondations de pierre et des murs de brique avec cordon en saillie, allèges et linteaux de pierre. Les planchers et la toiture seront en bois. Le corps principal aura deux étages, avec une façade de 40 pieds sur la rue Union et une profondeur de 19 pieds; l'arrière aura un étage, 41 pieds sur 23.

Le soubassement est destiné à l'emmagasinage, le rez-de-chaussée au bureau de poste, et le premier étage à un gardien.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. D. E. Dunham.

Commis des travaux, M. C. F. Tilley.

Entrepreneurs, MM. Causey, Bond et Milden.

MONCTON.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

On a fait l'acquisition d'un emplacement à l'encoignure de la Grande Rue et de la rue du Télégraphe. Les dessins sont en voie de préparation, et on espère que l'entreprise sera adjugée à temps pour que les fondations soient posées cet automne.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER GÉNÉRAL DES PROVINCES MARITIMES.

T. Macmanus et fils ayant manqué à l'exécution de leur contrat, des soumissions ont été demandées pour l'achèvement des travaux, et l'entreprise fut adjugée à M. D. A. Duffy, le 23 juin 1883.

On se prépare à construire, à côté de celui qui existe déjà, un château d'eau devant contenir 200,000 gallons.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. G. Ernest Fairweather.

Commis des travaux, M. John E. Turnbull.

Contrôleur de la maçonnerie, M. H. J. McGrath.

Entrepreneur, M. D. A. Duffy.

SUSSEX.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

La construction de cet édifice, qui a été décrit en détail dans mon dernier rapport, est maintenant terminée ; il est pourvu d'un appareil de chauffage à air chaud.

On a passé contrat pour les boiseries du bureau de poste et pour le nivellement du terrain ; on est à installer l'ameublement, et il est tout probable que le bureau sera occupé cet automne.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. G. E. Fairweather.

Commis des travaux, M. Thomas Heffer.

Entrepreneur, M. William Toms.

WOODSTOCK.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Un contrat a été passé, le 16 mars 1883, pour la construction de cet édifice, qui sera situé à l'encoignure de la rue du Régent et de la Grande Rue. Il aura des fondations en pierre et des murs en brique, avec plinthes, cordons en saillie, corniches, etc., de pierre ; les planchers et la toiture en bois, cette dernière couverte en ardoise.

A part un avant-corps de 19 pieds sur 7, il y aura un corps principal de 37 pieds sur 55 ayant deux étages, un soubassement et des mansardes ; et une allonge d'un étage, de 46 pieds sur 18, pour les bureaux du revenu de l'intérieur, des poids et mesures, et les lavoirs.

Le soubassement sera consacré à l'appareil de chauffage et aux caves, le rez-de-chaussée du corps principal aux bureaux de la poste, et le premier étage aux bureaux de la douane et de la caisse d'épargne.

Les dessins et devis ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. D. E. Dunham.

Commis des travaux, M. J. F. Fletcher.

Entrepreneur, M. J. Limerick.

PROVINCE DE QUÉBEC.

QUÉBEC.

LA CITADELLE.

Nouveaux travaux.—Les réparations, modifications, rectifications, etc., qui suivent, ont été opérées pendant le dernier exercice.

Bastion Richmond.—Toiture en bois au-dessus des casemates 33 à 44, et réparation de portes et fenêtres dans les casemates.

Reconstruction de murs.—Partie des murs à la porte de la Chaîne, au bastion Dalhousie et au dépôt militaire.

Jointoiement et réparation de murs.—Jointoiement des murs, des remparts de la citadelle en général, des murs des logements et cabinets d'aisance des officiers ; réparations des plate-formes à canons, du bastion du Roi et des cheminées ; ouverture, réparation et nettoyage d'égoûts.

Clôtures et trottoirs.—Sur le chemin conduisant à la citadelle.

Toiture.—Au corps-de-garde et à l'arsenal (tôle galvanisée).

Les travaux ont été exécutés sous le contrôle immédiat du département.

Contrôleur, M. J. Shearer.

Commis des travaux, M. P. Mahon.

FORTIFICATIONS.

Reconstruction des remparts à la porte Hope, nouveaux murs aux portes Kent et Saint-Jean ; égoût à la terrasse Dufferin ; démolition et reconstruction d'une partie du mur entre les portes Saint-Louis et Kent ; reconstruction du mur en bas de la porte Saint-Jean ; réparation des égoûts et des terrassements.

Les travaux ont été exécutés sous le contrôle immédiat du département.

Contrôleur, M. J. Shearer.

Commis des travaux, M. Jos. Guillotte.

FABRIQUE DE CARTOUCHES.

Les arbres de couche et de service ont été posés, des séchoirs et des salles de tir ont été construits, des cibles établies, une chaudière et un appareil de chauffage ont été achetés et posés.

Des réparations ont été faites aux quartiers du directeur et du contre-maître.

Les travaux ont été exécutés sous la surveillance immédiate du département.

MUR SOUS LA TERRASSE DUFFERIN.

Les travaux au sujet desquels j'ai déjà fait rapport ont été terminés, sous la surveillance immédiate du département.

CAP DE LA RUE CHAMPLAIN.

On est à préparer des plans et devis pour la continuation de ce mur, et des soumissions seront bientôt demandées.

SALLE D'EXERCICES.

Instruction a été donnée de préparer les dessins de cet édifice.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Des plans ont été préparés et contrat a été passé le 15 mars 1883, pour la construction de cet édifice sur le terrain du gouvernement situé en arrière de l'hôtel de la douane.

L'édifice aura 149 pieds sur 68, deux étages, et des mansardes au-dessus du corps central.

A part le magasin, il y aura, au rez-de-chaussée, quatre bureaux, la salle des chaudières, des cabinets d'aisance, etc.; au premier étage, un magasin, quatre bureaux et une voûte; et dans les mansardes, le logement du gardien.

Des pilots seront enfoncés pour supporter les différents murs, qui seront en pierre.

Les pilastres, la corniche, le fronton, etc., de la porte d'entrée, et les plinthes, les montants des croisées et les voussoirs seront en pierre de taille, et la maçonnerie généralement sera par assises d'épaisseur inégale.

La toiture et les planchers seront en bois; la toiture sera couverte en tôle galvanisée. Les poutres en bois du rez-de-chaussée et du premier étage seront supportées par des colonnes en fer.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. Joseph Lachance.

Entrepreneur, M. Denis O'Brien.

LÉVIS.

FORTS.

Les couvertures des forts nos 2 et 3, mentionnées dans mon dernier rapport, ont été complétées.

Des réparations de détail essentielles ont été exécutées aux forts 1, 2 et 3, ainsi qu'au camp des ingénieurs.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Jacques Jobin.

Entrepreneur, M. Nicholas Piton.

CHICOUTIMI.

HÔPITAL DE LA MARINE.

La construction de cet édifice, décrit dans mon rapport de l'année dernière, est maintenant à peu près finie, et on a passé contrat pour un appareil de chauffage.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. F. X. Berlinguet.

Commis des travaux, M. T. Boily.

Entrepreneur, M. Wm. Warren.

TROIS-RIVIÈRES.

VIEILLES CASERNES.

Les travaux mentionnés dans mon rapport de l'année dernière au sujet de ce bâtiment sont terminés, et il est maintenant occupé.

Les terrains ont été nivelés et entourés de clôtures.

Architecte dirigeant, M. O. Z. Hamel.
Commis des travaux, M. E. Verret.
Entrepreneurs, MM. Pothier et Dussault.

ANCIENNE DOUANE.

Des plans ont été préparés et des arrangements seront bientôt pris pour faire à ce bâtiment des modifications et ajoutés qui le convertiront en bureau de poste.
Les plans, etc., ont été préparés par le département.
Architecte dirigeant, M. O. Z. Hamel.

MONTRÉAL.

DOUANE.

La partie de cet édifice qui servait auparavant d'entrepôt de vérification a été convertie en bureaux, et toutes les parties occupées ont été nettoyées et peinturées ; l'ameublement a été complètement réparé et renouvelé en partie, et on a acheté de nouveaux meubles nécessaires.
Architecte dirigeant, M. James Nelson.
Commis des travaux, M. C. Dandelin.
Entrepreneur, M. Moïse Martin.

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Instruction a été donnée de préparer les plans, etc., d'une allonge d'un étage pour emmagasiner la grosse ferronnerie,—ainsi que les plans de planchers en fer et en brique pour remplacer ceux qui existent déjà et que le délabrement a rendus dangereux.
Les plans, etc., ont été dressés par M. James Nelson, architecte.

BUREAUX DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Depuis mon dernier rapport, les travaux qui s'y trouvaient décrits, ont été terminés ; un appareil de chauffage à air chaud a été posé et l'édifice est occupé.
On est à réparer les meubles qui peuvent encore servir, et à faire l'acquisition des meubles neufs dont on a besoin.
Architecte dirigeant, M. Alphonse Rosa.
Commis des travaux, M. C. Dandelin.
Entrepreneur de l'édifice, M. H. J. Beemer.
Entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. R. Mitchell.

SALLE D'EXERCICES.

On est à préparer des plans et devis pour recouvrir, etc., ce bâtiment.

ILE SAINTE-HÉLÈNE.

CASERNES, ETC.

Les travaux mentionnés dans mon dernier rapport ont été donnés à l'entreprise et exécutés.
Architecte dirigeant, M. Alphonse Rosa.
Commis des travaux, M. A. Dubuc.
Entrepreneur, M. Wm. McDonald.

SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

PÉNITENCIER.

On est à construire le réfectoire en pierre, 127 pieds sur 68, de manière à pouvoir être prolongé plus tard. Le rez-de-chaussée sera occupé par le réfectoire ; le soubassement contiendra une cuisine, les magasins, lavoirs et bains, tandis que l'étage supérieur servira de séchoir. Les murs seront lambrissés en brique, les planchers posés sur des solives en fer, et l'extrados des arceaux de brique planchéié en chêne.

Un four étant devenu nécessaire, on a fait à la boulangerie une allonge de 30 x 12 pieds.

Une poudrière en pierre lambrissée en brique a été construite à la carrière.

Un bâtiment en bois, de 30 pieds sur 30, à un étage et demi, a été construit en dedans du mur d'enceinte pour les bureaux du garde-magasin et du commis des travaux.

Une écurie en bois et une remise aux voitures, de 30 pieds sur 18, ont été construites pour l'usage du sous-préfet, à cinquante verges en dehors du mur d'enceinte ; on a aussi construit, à la même distance, un hangar en bois de 76 pieds sur 31 pour y placer les outils.

Le principal égoût, qui est en voie de confection, s'étend à 750 verges au nord et aboutit à un ruisseau qui se décharge dans la rivière des Outaouais. Sur 149 verges à partir de la prison, les excavations se font dans le roc, et sur le reste de la distance, dans la glaise.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. John Bowes.

SHERBROOKE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

On trouvera dans mon rapport de l'année dernière une description de cet édifice. Depuis, les travaux n'ont pas été poursuivis aussi rapidement qu'on le désirait ou l'espérait. On s'attend que l'édifice sera fermé cet automne et terminé dans le cours de l'hiver prochain.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. F. X. Berlinguet.

Commis des travaux, MM. R. Richards et J. Low.

Entrepreneurs, MM. Robillard et Murphy.

HULL.

BUREAUX DE POSTE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Un contrat a été passé le 6 juillet 1882, pour la construction de cet édifice, que j'ai décrit dans mon rapport de l'année dernière. Depuis, les travaux ont été poussés activement, et l'édifice sera probablement prêt à être occupé le 1er janvier 1884.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. Joseph Derouin.

Entrepreneur, M. Wm. Toms.

PROVINCE D'ONTARIO.

OTTAWA.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Afin de donner au public un accès plus sûr et plus commode aux galeries de la Chambre des Communes, on a enlevé l'ancien escalier et établi une entrée plus large ayant des marches en pierre de 9 pieds de largeur, ainsi qu'un passage qui longe la

cour jusqu'à l'extrémité nord de la salle des séances ; le tout a été fait avec des matériaux à l'épreuve du feu et repose sur des poutres en fer forgé.

Deux des colonnes en marbre de l'Ohio, dans le vestibule d'entrée, ayant donné des indices qu'elles n'étaient pas solides, elles ont été enlevées et remplacées par deux colonnes en granit poli de Gananocoui.

Les fenêtres des étages supérieurs des tours angulaires ont été élargies et munies de nouveaux châssis vitrés. Cette amélioration donne beaucoup plus de lumière et une plus belle apparence à l'édifice.

La tribune des sténographes a été modifiée dans quelques-uns de ses détails secondaires, afin de laisser une plus grande hauteur au-dessous, et on y a établi un nouvel escalier.

Afin d'installer un plus grand nombre de sièges pour les nouveaux députés, et obvier aux inconvénients que les membres éprouvaient par suite des courants d'air, le couloir qui existait sous la tribune des sténographes a été fermé ; on a continué les gradins jusqu'aux murs, et on a pratiqué au centre, immédiatement en arrière du fauteuil de l'Orateur, une entrée avec couloir et doubles portes.

Le plancher des corridors, autour de la salle des Communes, qui était très détérioré, a été refait en bois.

On a fait des changements, peinturé, nettoyé, etc., dans l'appartement de l'Orateur.

Les dessins ont été préparés et les travaux exécutés sous la surveillance du département.

ÉDIFICES DE L'EST.—DÉPARTEMENTS.

Les réparations et le nettoyage nécessaires ont été exécutés sous la surveillance du département.

ÉDIFICE DE L'OUEST.—DÉPARTEMENTS.

Le nettoyage, de légers changements et des réparations nécessaires ont été effectués.

Travaux exécutés sous la surveillance du département.

NOUVEAUX ÉDIFICES PUBLICS, RUE WELLINGTON.

Un emplacement a été acheté, sur le côté sud de la rue Wellington, allant de la rue Metcalfe à la rue Elgin. On est à préparer les plans, et des soumissions seront bientôt demandées pour la construction du nouvel édifice.

TERRAINS DU PARLEMENT, ETC.

Ils ont été très bien entretenus.

MONUMENT À LA MÉMOIRE DE SIR GEORGE ÉTIENNE CARTIER, BARONNET.

Au mois d'août 1882, les artistes furent invités, par avis public, à soumettre des modèles d'une statue de feu sir George E. Cartier, baronnet, et au mois de janvier dernier, vingt et un artistes envoyèrent des modèles. Celui de M. L. P. Hébert obtint le premier prix, et le 7 mai 1883, contrat fut passé avec ce monsieur pour l'exécution d'une statue en bronze.

BUREAU DE LA POSTE.

Le service des mandats d'argent et celui des lettres chargées ayant pris un développement qui rendait l'agrandissement de ces deux bureaux nécessaire, les portes donnant sur la rue Sparks et sur la rue Wellington ont été converties en fenêtres et la salle publique a été rétrécie aux deux bouts pour donner plus d'espace aux bureaux.

L'esplanade qui s'étend devant l'édifice a été abaissée du côté de la rue Sparks, afin de permettre aux voitures d'y passer.

RIDEAU HALL.

Les réparations, nettoyage, peinturage, tapissage essentiels, et des changements secondaires ont été faits, sous la surveillance du département, à l'Hôtel du gouvernement ainsi qu'aux différents bâtiments qui en dépendent.

CORNWALL.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Les dessins, etc., ont été préparés et un contrat pour leur construction fut passé le 28 juillet 1882.

L'édifice comprend deux parties : (1) Un corps principal de deux étages, avec soubassement et mansardes, s'étendant de 50 pieds sur la Seconde rue et de 66 sur la rue Pitt, avec une allonge de 24 pieds sur 12 en arrière pour un escalier ; (2) un bâtiment d'un étage, de 78 pieds sur 22 en arrière.

Les murs sont en pierre calcaire, avec encoignures, pilastres, jambages, arceaux, corniches, plinthes, cheminées, cordons, etc., en pierre de taille ; le remplage est en maçonnerie brute ; les planchers et la toiture sont en bois ; la toiture du corps principal doit être couverte en ardoise, et celle du bâtiment d'un étage, en tôle. Les cloisons sont en bois dans le corps principal, et en brique dans l'autre.

Dans le soubassement seront l'appareil de chauffage, le combustible, le magasin et les cabinets d'aisance; au rez-de-chaussée le bureau de poste ; au premier étage, les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et dans les mansardes le logis du gardien.

Les différents départements auront des voûtes à l'épreuve du feu.

La principale entrée au bureau de poste se fera par la rue Pitt, celle aux bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur par la Seconde rue.

Les angles sur la rue Pitt feront saillie et formeront des tours dont la toiture aura la forme de pyramides; la maçonnerie de celle qui se trouve à l'intersection des deux rues dépassera de 28 pieds la corniche principale, et de 7 pieds la seconde. La tour principale sera faite de manière qu'on y puisse installer une horloge.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. J. J. Browne.

Commis des travaux, M. Wm. Aitcheson.

Entrepreneurs, MM. Gordon et Ross.

BROCKVILLE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Après avoir fait l'acquisition d'un emplacement, le département a, le 10 février 1883, passé contrat pour la construction de cet édifice.

Le corps principal aura, sur l'avenue du Palais de Justice, une façade de 67 pieds sur une profondeur de 61, et contiendra un soubassement pour l'appareil de chauffage, un rez-de-chaussée pour le service de la poste, un premier étage pour les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, et des mansardes pour le logis du gardien. Il y aura, en arrière, un bâtiment d'un étage, de 66 pieds sur 28, affecté aux bureaux des poids et mesures, de l'inspection du gaz et de la vérification.

La façade du corps principal et 15 pieds d'une aile latérale à chacun des angles de la façade seront en pierre ; les autres murs des deux bâtiments seront en brique sur fondations de pierre, avec cordons, seuils et linteaux en pierre. La pierre entrant dans ces constructions devra être le grès de Credit-Valley.

Sur la façade, les architraves, jambages, encoignures, corniches, couronnements, cordons en saillie et panneaux, seront en pierre de taille, le reste en moellons à assises irrégulières.

Les planchers et les toitures seront en bois, ces dernières couvertes en ardoise.

Les différents départements auront des voûtes en brique.

L'entrée principale se trouve sur l'avenue du Palais de Justice.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. George Stacy.

Entrepreneurs, MM. Tomkins et Crain.

GANANOCOUI.

DOUANE.

Cet édifice doit être construit à l'encoignure des rues Main et River, près du débarcadère des bateaux à vapeur.

Ce sera un bâtiment en brique sur fondations en pierre, ayant deux étages, un soubassement partiel et des mansardes, une façade de 37 pieds sur la rue Main et de 41 sur la rue River, et, en arrière, une aile à deux étages de 24 pieds sur 19.

Les planchers et la toiture sont en bois.

Les plans et devis ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. W. Hogan.

Entrepreneur, M. George J. Wilson.

KINGSTON.

COLLÉGE MILITAIRE ROYAL.

Au mois d'août dernier, on a passé contrat pour ajouter deux chambres au logement de l'ingénieur-mécanicien, et les travaux sont en voie d'exécution.

Divers changements et réparations ont été faits au fort Frédéric, aux casernes de la Tête-de-Pont et aux ouvrages militaires en général.

Architectes dirigeants, MM. Power et fils.

Entrepreneur, M. J. Waddell.

PÉNITENCIER.

On est à construire un brise-lames de 200 pieds sur 30 pour former un bassin de 100 pieds carrés.

L'installation de l'appareil de chauffage dans le réfectoire et les ateliers se continue.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. John Bowes.

PORT-HOPE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Contrat a été passé le 5 mai 1883, et l'édifice est en voie de construction à l'encoignure des rues Green et Hector.

Il doit être rectangulaire, à deux étages, avec soubassement et mansardes; à l'intersection des deux rues l'angle formera une tour carrée en brique de 35 pieds au-dessus de la principale corniche, surmontée d'un beffroi en bois. L'édifice comprendra un corps principal de 80 pieds sur 46, et, en arrière, d'une aile à un étage de 16 pieds sur 24.

On entrera par la tour, qui formera un porche, dans le bureau de poste, qui occupera le rez-de-chaussée. L'entrée des bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, qui occuperont le premier étage, seront sur la rue Hector, par laquelle on entrera aussi dans l'aile d'un étage qui contiendra l'entrepôt de vérification et les bureaux de l'inspecteur du gaz et des poids et mesures.

Les fondations seront en pierre et les murs en brique; les plinthes, cordons en saillie, linteaux, corniches, etc., seront en pierre de taille.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Commis des travaux, M. Jos. G. King.

Entrepreneur, M. Wm. Toms.

BELLEVILLE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Depuis mon dernier rapport, un appareil à air chaud a été posé dans cet édifice, et on a continué les travaux de construction de manière que tout sera terminé et l'édifice prêt à être occupé l'automne prochain.

Architecte, M. R. C. Windeyer.

Commis des travaux, M. John Brenton.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Northcott et Alford.

Entrepreneur de l'installation de la poste, M. P. Forin.

COBOURG.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Ce bâtiment, situé à l'encoignure des rues King et Division, a été acheté le 13 décembre 1882, et on est à préparer le plan des changements et ajoutés nécessaires pour y installer les bureaux de poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

TORONTO.

ALLONGE A L'ENTRPÔT DE VÉRIFICATION.

On est à préparer les plans d'une allonge à faire au bâtiment actuel sur le lot qui l'avoisine, et des soumissions seront bientôt demandées pour sa construction.

Les plans, etc., sont dressés par M. D. B. Dick, architecte.

BARRIE.

BUREAU DE LA POSTE, ETC.

La municipalité doit donner un emplacement sur la rue Dunlop, et instruction a été reçue de préparer les plans, etc., pour la construction du bâtiment.

HAMILTON.

BUREAUX DE LA POSTE, ETC.

Depuis mon rapport, un contrat a été signé, le 15 août 1882, pour la construction de cet édifice à l'encoignure des rues King et John. Il y aura un corps principal sur les rues King et John, et un bâtiment détaché sur la rue Main, en arrière ; le premier qui aura la forme d'un L, couvrira une superficie de 10,500 pieds carrés, et le second, rectangulaire, couvrira une superficie de 3,750 pieds carrés.

Le corps principal contiendra l'appareil de chauffage et le magasin dans le soubassement ; les bureaux de la poste, de l'inspection du gaz et des poids et mesures au rez-de-chaussée ; la grande salle de la douane, six bureaux de la douane, et cinq bureaux du revenu de l'intérieur au premier étage et d'autres bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur, au second étage. On n'a encore rien décidé sur la destination des mansardes.

Le bâtiment en arrière donne sur la rue Main et consiste en une façade de 30 pieds sur 43, trois étages et un soubassement, contenant des bureaux pour la douane au rez-de-chaussée et au premier étage, et le logement du gardien au second ; l'arrière aura 83 pieds sur 30 à un étage, et contiendra l'entrepôt de vérification.

Les murs donnant sur la rue seront en pierre de Credit-Valley, doublés en brique, et les autres murs, excepté une partie des cloisons, seront en brique.

Les planchers et la toiture seront en bois ; la toiture sera couverte en tuiles ou en tôle.

L'entrée du bureau de poste sera au centre de la façade sur la rue King, celles de la douane et du revenu de l'intérieur sur la rue John.

Les deux façades et une aile sur la ruelle seront divisées en baies par des pilastres ; celles de l'étage inférieur seront construites par assises de pierre de taille et de moellons avec bases moulurées qui soutiendront une corniche enjolivée. Les premier et second étages seront divisés en baies correspondantes par une série de pilastres à panneaux avec chapiteaux et panneaux sculptés et bases moulurées, s'étendant du dessus de la corniche du rez-de-chaussée à la naissance des arcs de fenêtres du second étage et portant de petites pilastres accouplées et cannelées qui supporteront la corniche principale.

Entre le premier étage et le second il y aura un cordon en saillie sculpté et mouluré.

Les têtes des croisées seront en segments au rez-de-chaussée, carrées au premier étage, et semi-circulaires au second.

La grande corniche sera à 70 pieds au-dessus du niveau du trottoir.

Au centre de la façade sur la rue King il y aura un fronton en pierre de taille avec un panneau semi-circulaire sculpté, et sur la rue John le centre sera semblable, mais flanqué de deux fenêtres.

A l'intersection des deux rues il y aura une tour pour une horloge, et aux autres angles deux tourelles ; toutes trois seront de forme carrée. La tour de l'horloge aura 177 pieds et les autres 128 pieds du trottoir au sommet des couronnements.

Les façades donnant sur la cour seront unies.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. George Sharpe.

Entrepreneurs, MM. Van Allen, Brown et Love.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Ce bâtiment est situé entre les rues Stewart, Tiffany, Caroline et Bank, vis-à-vis la gare du chemin de fer Grand-Occidental. Il est en bois, à deux étages, 30 pieds sur 22, avec une aile d'un étage, de 70 pieds sur 24 en arrière. Au rez-de-chaussée se trouvent les bureaux, les salles des immigrants, les lavoirs, etc., et au premier étage le logement du gardien. En arrière sont le hangar à bois, les latrines, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. C. W. Mulligan.

Entrepreneur, M. John Knaupman.

SAINTE-CATHERINE.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Le contrat pour la construction de cet édifice, décrit dans mon dernier rapport, est exécuté. Un appareil à l'eau chaude a été fourni, et on croit que l'ameublement et l'installation seront prêts à temps pour que l'édifice soit occupé cet automne.

Architecte, M. R. C. Windeyer.

Commis des travaux, M. Louis Dorr.

Entrepreneur de l'édifice, M. Nelson Carter.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. D. S. Keith et Cie.

CLIFTON.

BUREAUX DE LA POSTE, ETC.

Un contrat fut passé le 9 mai 1883 pour la construction de cet édifice à l'encoignure de l'avenue Clifton et de la rue Park.

Le corps principal contiendra un soubassement, deux étages et des mansardes. Le rez-de-chaussée sera occupé par la poste, le premier étage par la douane et le revenu de l'intérieur. Y attenant et sur l'avenue Clifton, il y aura un entrepôt de vérification, bâtiment d'un étage.

Le corps principal aura une façade de 44 pieds sur l'avenue Clifton, et de 62 pieds sur la rue Park ; l'entrepôt de vérification aura une façade de 22 pieds sur l'avenue Clifton et une profondeur de 74 pieds.

L'édifice sera en pierre, avec planchers et toiture en bois, cette dernière couverte en ardoise.

Les plinthes, larmiers, cordons en saillie, montants de fenêtre, encoignures, corniches, etc., seront en pierre de taille, et le reste des murs en moellons par assises d'une épaisseur inégale.

Des voûtes en brique seront construites aux deux principaux étages.

La principale entrée du bureau de la poste se fera à l'intersection des rues; celles de la douane et du revenu de l'intérieur par l'avenue Clifton.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. J. B. Jones.

Entrepreneur, M. J. E. Askwith.

STRATFORD.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Cet édifice, qui se trouve décrit dans mon rapport de l'année dernière, a été muni d'un appareil de chauffage à l'eau chaude. Les travaux de construction et l'installation seront, croit-on, terminés cet automne.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. J. R. Kilburn.

Commis des travaux, M. Wm. Roberts.

Entrepreneur, M. J. E. Askwith.

CHATHAM.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Contrat fut passé le 20 septembre 1882, et la construction de l'édifice commencée immédiatement sur le lot 94, à l'encoignure des rues King et Fourth. Il y aura un corps principal de 48 pieds sur 50, et en arrière un bâtiment ayant la forme d'un L, de 50 pieds sur 61 + 25 sur 20 + 13 sur 12 pieds. Le corps principal aura un soubassement qui contiendra l'appareil de chauffage, etc., un rez-de-chaussée pour la poste, un premier étage pour la douane et le revenu de l'intérieur, et des mansardes. Le bâtiment de derrière aura un étage et contiendra l'entrepôt de vérification, ainsi que les bureaux des poids et mesures et de l'inspection du gaz. Les deux bâtiments seront en brique reposant sur des fondations en pierre, avec corniches, cordons, encoignures, montants, etc., en pierre, sur les murs donnant sur la rue.

Planchers et toiture en bois, cette dernière couverte en ardoise.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, Mr. W. F. Rutley.

Commis des travaux, Mr. John Baxter.

Entrepreneur, Mr. John E. Askwith.

LONDON.

BUREAU DE POSTE.

Le développement du service a nécessité plusieurs changements et des dispositions nouvelles, ainsi que la construction d'une appareil de chauffage à vapeur qu'on est à poser en ce moment.

Architecte, Mr. Thomas H. Tracey.

SAINT-THOMAS.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Contrat fut passé, le 22 juillet 1882, pour la construction de cet édifice sur l'emplacement de l'Eglise Presbytérienne C. W., de Saint-Thomas, rue Talbot.

Il sera en pierre, avec planchers et toiture en bois; cette dernière couverte en ardoise.

La partie de devant aura 64 pieds sur 62, deux étages, un soubassement et des mansardes qui ne seront pas achevées pour le moment; elle comprendra l'appareil de chauffage dans le soubassement, le bureau de poste au rez-de-chaussée, et ceux de la douane et du revenu de l'intérieur au premier étage.

En arrière, il y aura une aile d'un étage de 53 pieds sur 36, qui sera occupée par l'entrepôt de vérification et les bureaux de l'inspection du gaz et des poids et mesures.

L'entrée principale du bureau de la poste se trouvera sur la rue Talbot, celle de la douane et de la malle sur les côtés.

La façade aura un avant-corps central surmonté d'une lucarne en pierre ornementée pour y installer une horloge quand on le voudra.

Les murs extérieurs seront en pierre de taille, ainsi que les cordons, larmiers grande corniche, lucarnes, etc.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. Edwin Ware.

Commis des travaux, M. Thomas Arkell.

Entrepreneur, M. Henry Lindop.

AMHERSTBURG.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

On a fait l'acquisition d'un emplacement ayant 90 pieds de front sur la rue Dalhousie et 120 sur la rue Richmond, et le département fait dresser en ce moment les plans d'un édifice pour y placer les bureaux de la poste, de la douane et du revenu de l'intérieur.

SARNIA.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Contrat a été possé pour la construction de ce bâtiment sur un terrain sablonneux uni, à environ un quart de mille de la gare du chemin de fer de la Pointe-Edouard, d'où part une voie d'évitement.

Le bâtiment sera tout en bois et comprendra un corps principal de 100 pieds sur 28, avec, en arrière, une cuisine et un lavoir de 26 sur 18. Le corps principal sera transversalement divisé en deux compartiments, dont l'un servira de salle commune, et l'autre partagé longitudinalement en deux dortoirs, un pour chaque sexe.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Entrepreneur, M. C. H. Logan.

QUARANTAINE DES BESTIAUX A LA POINTE ÉDOUARD.

Elle se trouve à trois milles au nord de Sarnia, à l'entrée de la rivière Sainte-Claire, sur une pièce de terre de quatre-vingt-deux acres, qui a été louée du Grand-Tronc le 1er avril 1882, pour dix ans, à raison de $100 par année.

Certaines constructions en bois, propriétés de M. Finlay McGibbon, ont été achetées par le gouvernement et pourront être enlevées à l'expiration du bail, ainsi que celles que le gouvernement pourrait y ériger.

Depuis l'achat de la propriété, les travaux suivants ont été exécutés.

1. Maison du surintendant.
2. Etable.
3. Clôture.
4. Réparations et changements aux bâtiments et aux clôtures.

Les plans, etc., ont été préparés et les travaux surveillés par le département.

Architecte, M. D. B. Dick.

PORT-ARTHUR.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Contrat a été passé pour la construction de ce bâtiment, qui comprendra un corps principal de deux étages de 100 pieds sur 28, ayant en arrière deux lavoirs de 10 pieds

sur 9 chacun, un réfectoire de 48 pieds sur 18, et une cuisine de 18 pieds sur 14—tous à un étage.

Le rez-de-chaussée et le premier étage du corps principal sont divisés transversalement par une cloison au centre; le bas est affecté aux salles communes, et le haut aux dortoirs, un pour chaque sexe.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Entrepreneur, M. C. H. Logan.

PROVINCE DU MANITOBA

WINNIPEG.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Les premiers entrepreneurs, MM. J. P. Lyons et Cie, n'ayant pu remplir les conditions de leur contrat, on a dû redonner l'ouvrage à l'entreprise. Un contrat fut passé le 26 mai 1883, les travaux furent repris de suite, et ils avancent d'une manière très satisfaisante.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Commis des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs, MM. Gelley, Moberley et Soucisse.

RÉSIDENCE DU LIEUTENANT GOUVERNEUR.

Les travaux dont il était question dans mon dernier rapport sont à peu près terminés, et on a passé contrat pour la construction des étables, dépendances, appareils de chauffage, clôtures, etc.

On espère que ces travaux seront terminés et l'édifice prêt à être occupé au mois de septembre prochain.

Les plans, etc., ont été préparés par ce département.

Commis des travaux, M. Daniel Smith.

Entrepreneurs des bâtiments, MM. Bowles et Williams.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Charles Garth et Cie.

BUREAU DE POSTE TEMPORAIRE.

Le bureau de la poste ne suffisant plus à l'augmentation des affaires, il est devenu nécessaire d'en établir un autre. Comme l'emplacement qu'occupe le bureau actuel est le plus convenable pour un édifice de ce genre, on a dû construire un bâtiment temporaire pour le service postal pendant la démolition de l'ancien édifice et la construction du nouveau.

Comme on ne pouvait pas s'assurer, à des conditions raisonnables, d'un emplacement pour le bâtiment temporaire, on a dû construire ce dernier sur un lopin de terre —propriété du gouvernement—situé entre la Douane et le bureau des Terres, sur la Grande Rue. Ce bâtiment aura 97 pieds sur 54 et sera en bois; il aura deux étages sur le devant et un en arrière.

Le rez-de-chaussée sera occupé par la poste, et le premier étage par le bureau du receveur général.

Commis des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneur, M. C. H. Logan.

BUREAU DE POSTE.

Instruction a été reçue de dresser les plans, etc., pour la construction d'un nouveau bureau de poste sur l'emplacement de l'ancien.

POUDRIÈRE.

On est à préparer les plans d'une poudrière en brique sur fondations en pierre.

MONTAGNE-DE-PIERRE.

PÉNITENCIER.

Les différents bâtiments mentionnés dans mon dernier rapport ont été terminés, ainsi que les changements et ajoutés apportés à l'appareil de chauffage.

Le logement du préfet a été nettoyé, peinturé, teint, tapissé ; il a subi plusieurs améliorations de détail, ainsi que la partie de l'édifice affectée à la prison.

Instruction a été reçue de préparer les plans, etc., d'une nouvelle aile affectée aux cellules, d'une salle centrale et d'un bâtiment détaché pour la chaudière.

Commis des travaux, M. D. Smith.

Entrepreneurs de l'appareil de chauffage, MM. Charles Garth et Cie.

BRANDON.

STATION DES IMMIGRANTS.

Ce bâtiment, qui a été décrit dans mon dernier rapport, est terminé.

Les plans et devis ont été préparés par le département.

Architecte dirigeant, M. J. P. M. Lecourt.

Commis des travaux, M. A. F. Berthiaume.

Entrepreneurs, MM. Grant et Gelly.

TERRITOIRES DU NORD OUEST.

RÉGINA.

NOUVEAUX ÉDIFICES PUBLICS.

Des bâtiments en bois temporaires, suffisants pour les besoins actuels du lieutenant-gouverneur et du conseil du Nord-Ouest, sont en voie de construction à Régina.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

QU'APPELLE.

DÉPÔT DES IMMIGRANTS.

Ce bâtiment a été donné à l'entreprise le 23 octobre 1882.

Il était en bois, à deux étages, et mesurait 100 pieds sur 29, avec une cloison transversale qui divisait chaque étage pour la séparation des sexes. Il y avait en arrière, une cuisine de 14 pieds sur 18, et les dépendances nécessaires.

Commis des travaux, M. Wm. Henderson.

Entrepreneur, M. John McCallum.

Ce bâtiment a été détruit par un incendie, et on est à prendre des mesures pour en construire un autre.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

New-Westminster.

Les travaux donnés à l'entreprise et mentionnés dans mon dernier rapport sont finis, et on est à prendre des mesures pour l'ameublement et l'installation.

NANAIMO.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE ET DU REVENU DE L'INTÉRIEUR.

Un contrat fut passé, le 18 septembre 1882, pour la construction de cet édifice sur les lots Nos. 7 et 8, bloc 16, et les travaux sont en ce moment bien avancés.

L'édifice mesure 48 pieds sur 42, avec une aile de 12 pieds sur 24 pour l'escalier.

Les murs sont en pierre, les cloisons, planchers et toiture en bois.

L'entrepôt de vérification, le bureau de la douane et la cave au combustible occuperont le soubassement, les bureaux de la poste et du télégraphe le rez de-chaussée, et le bureau du revenu de l'intérieur le premier étage.

Les plans, etc., ont été préparés par le département.

Entrepreneurs, MM. Smith et Clarke.

OBSERVATIONS GÉNÉRALES.

Dans toutes les provinces de la Confédération, les édifices publics ont subi des réparations, renouvellements et changements essentiels ou de détail qui ne sont pas mentionnés ici.

9—3½

ANNEXE No 3

RAPPORT

SUR LES

SERVICES DU CHAUFFAGE, DU GAZ, DE L'EAU, DES CLOCHETTES, ETC.

DANS LES

EDIFICES PUBLICS, OTTAWA

POUR L'EXÉRCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883

PAR

JOHN R. ARNOLDI, INGÉNIEUR-MÉCANICIEN

ANNEXE No 3.

RAPPORT DE L'INGENIEUR-MECANICIEN.

(N° 38955.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN,
OTTAWA, 1er octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser le rapport suivant sur les édifices publics d'Ottawa, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

Aucun ouvrage de quelque importance n'a été fait dans cet édifice pendant l'exercice 1882-83. L'amélioration du système de chauffage a été continuée à mesure que des réparations devenaient nécessaires, et quoique cela n'ait entraîné que peu de frais, l'effet d'une température bien meilleure a été très marqué dans l'édifice.

Les machines, chaudières, appareils de chauffage et à gaz, les tuyaux d'eau et les clochettes sont en bon état et n'auront besoin que des travaux d'entretien ordinaires pendant le prochain exercice.

ÉDIFICES DE L'EST ET DE L'OUEST—DÉPARTEMENTS.

Dans l'édifice de l'ouest, les tuyaux de chauffage ont été disposés d'après un système plus moderne, comme dans l'édifice du parlement, et il en est résulté le même avantage d'une meilleure distribution de chaleur et d'une économie de combustible.

On n'a fait, dans les deux édifices, que les travaux ordinaires d'entretien aux services du chauffage, du gaz, de l'eau et des clochettes.

COUR SUPRÊME.

Cet édifice n'a eu besoin que des travaux ordinaires d'entretien.

RIDEAU HALL.

L'appareil de chauffage et les services du gaz, de l'eau et des clochettes n'ont eu qu'à être entretenus.

Les tuyaux de ventilation partant des appartements supérieurs et des salles de bain ont été considérablement prolongées, et ce avec de bons résultats.

BUREAUX DE LA POSTE ET DE LA DOUANE D'OTTAWA.

A part l'entretien, les services du chauffage, du gaz et de l'eau n'ont exigé aucuns travaux.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

En dehors des travaux d'entretien, il n'en a été exécuté aucun autre dans cet édifice.

TERRAINS DU PARLEMENT—LA SERRE.

La serre a été encore prolongée cette année et on a fait à l'appareil de chauffage les ajoutés nécessaires.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JNO. R. ARNOLDI,
Ingénieur-mécanicien.

F. H. Ennis.
Secrétaire, département des travaux publics.

ANNEXE No 4

RAPPORT

SUR LES

PORTS ET RIVIÈRES, DRAGUEURS, DRAGAGE

ET

LEVÉES HYDROGRAPHIQUES DU CANADA

POUR L'EXERCICE EXPIRÉ LE 30 JUIN 1883.

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF

ANNEXE No. 4.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF.

(N° 39 757.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 24 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser mon rapport sur les travaux et levées hydrographiques exécutés dans les ports pendant la dernière saison.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

M. F. H. ENNIS,
Secrétaire, département des Travaux publics.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

CHARLOTTETOWN.

A la Pointe de Roche (*Rocky Point*), dans le port de Charlottetown, le dragueur *Prince Edward* a, depuis le 11 mai jusqu'à la clôture de la navigation, travaillé à ouvrir un chenal ou passage, entre le grand chenal et le quai ou débarcadère du bateau-passeur, et a enlevé 29,520 verges cubes de matières.

ILES DE BOIS (*Wood Islands*)

Ici, le havre, connu sous le nom de havre Victoria, se trouve sur la côte sud de l'île, à une trentaine de milles au sud est de Charlottetown.

Le crédit voté pour ce havre a été consacré à réparer et exhausser le brise-lames situé sur le côté est et construit il y a quelques années par le gouvernement provincial.

RIVIÈRE DU SUD, HAVRE MURRAY.

Elle se jette dans la partie sud du havre Murray. C'est ainsi qu'on appelle une grande baie qui se trouve dans la partie sud-est du comté de King et s'ouvre sur le golfe Saint-Laurent.

Du 1er juillet au 26 octobre 1882, le dragueur *Prince Edward* a été employé aux travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière: redresser le chenal et lui donner une profondeur de 8 pieds à l'eau basse.

BAIE DE SAINT-PIERRE.

Elle se trouve sur la côte septentrionale, trente-cinq milles à l'ouest de la pointe de l'Est.

Au mois de février 1883, un contrat fut passé pour rétrécir le chenal à l'entrée du havre, de manière à augmenter la force du courant dans son passage sur la barre extérieure. A la fin de l'année, les cinq huitièmes des travaux étaient terminés.

RUSTICO.

Le Grand-Rustico se trouve sur la côte nord, presque à mi-chemin entre les pointes nord et est de l'île.

Les travaux que le rapport de l'année dernière mentionnait comme étant donnés à l'entreprise ont avancé lentement, et à la fin de l'exercice on en avait fait les sept-huitièmes.

NEW-LONDON.

New-London se trouve sur le côté nord de l'île, à une dizaine de milles, dans la direction de l'est, de l'entrée de la baie de Richmond.

Au mois de février dernier contrat a été passé pour la construction d'un brise-lames de 460 pieds de long sur le côté ouest de l'entrée du havre, et d'une jetée de 1,600 pieds à la pointe de Campbell, pour resserrer et augmenter la force du courant de la rivière Sud-Ouest et donner ainsi une plus grande profondeur d'eau sur la batture qui ferme l'entrée du havre. A la fin de l'exercice, près des deux tiers de l'entreprise étaient faits.

MALPÈQUE.

Le havre de Malpèque se trouve en dedans de l'entrée est de la baie de Richmond, sur le bord septentrional de l'île.

Le bordage de l'extrémité extérieure du brise-lames, que les glaces flottantes avaient enlevé, a été refait.

TIGNISH.

Sur la côte nord, à huit milles environ de la pointe Nord.

Les travaux mentionnés dans le rapport de l'année dernière comme étant en voie d'exécution sont finis.

NOUVELLE-ECOSSE.

MAIN-À-DIEU.

Petit havre dans le comté de Cap-Breton, en dedans de l'île Scatterie.

Le brise-lames que le rapport de l'année dernière donnait comme en voie de construction, fut achevé au mois d'avril 1882.

BAIE-DES-VACHES (COW BAY).

Au cours du dernier exercice, le crédit voté pour réparer le brise-lames de la Baie-des-Vaches, comté du Cap-Breton, a été employé à placer des défenses horizontales et verticales au pan intérieur sur un espace de 800 pieds à partir de l'extrémité extérieure, à réparer le plancher et à confectionner une nouvelle chaussée à double plancher de 3 pouces, à partir du rivage sur un espace de 420 pieds.

Ce brise-lames fut considérablement avarié par un coup de vent au commencement de l'année 1883, et le parlement a, au cours de sa dernière session, voté un crédit pour faire les réparations nécessaires.

PORT CALEDONIA.

Situé dans le comté du Cap-Breton, dix milles au sud du port de Sydney.

Depuis le commencement de l'exercice jusqu'au 2 août 1882, et entre le 10 mai et le 18 juin 1883, le dragueur *St-Lawrence* fut employé à creuser le port pour donner passage aux navires de haut bord qui font le transport du charbon.

PETITE-BAIE-GLACÉE.

Dans le comté du Cap-Breton, 14 milles au sud du port de Sydney.

Entre le 2 août et le 21 septembre 1882, et les 18 et 30 juin 1883, le dragueur *St-Lawrence* a été employé à creuser l'entrée de ce port.

SYDNEY-NORD.

Le port de Sydney-Nord, comté du Cap-Breton, est le principal sur la côte est de l'île du Cap-Breton. Il est parfaitement protégé de tous côtés, surtout du côté est, par une barre ou batture qui part du rivage.

Ayant constaté que le sable qui forme cette batture était emporté dans le port par les coups de vent d'est, des ouvrages destinés à arrêter ce dépôt furent commencés en 1881 aux frais communs des commissaires du havre et du gouvernement fédéral, et en 1882-83, ce dernier consacra une nouvelle somme à prolonger les ouvrages sur un espace de 150 pieds; aujourd'hui leur longueur totale est de 254 pieds.

BAIE DE L'EST (*East Bay*).

Au printemps de 1881, un quai fut construit à la tête de la baie de l'Est, une division de Bras-d'Or, par les habitants de l'endroit aidés par le gouvernement local, pour le mouillage des paquebots de la poste qui font le service entre Sydney, C.-B., et le terminus du chemin de fer de Prolongement de l'Est au détroit de Canso; pendant le dernier exercice, ce quai a été prolongé de 70 pieds en eau profonde, aux frais du gouvernement fédéral.

RIVIÈRE BOURGEOIS.

Elle est, à proprement parler, un bras de la passe Lennox, environ cinq milles à l'ouest de l'entrée sud du canal Saint-Pierre.

Entre le 18 octobre et le 25 novembre 1882, le dragueur *Geo. McKenzie* a travaillé sur plusieurs battures de cette rivière et enlevé 18,920 verges cubes de vase, glaise, etc.

GRAND-GOULET.

Le Grand-Goulet est une décharge qui part du côté nord de la passe Lennox, entre l'île Madame et la terre ferme, comté de Richmond, et se compose d'un bassin extérieur et d'un bassin intérieur dont les entrées étaient fermées par des barres. Un passage à travers ces deux barres a été pratiqué par le dragueur *Geo. McKenzie*, qui a enlevé 23,584 verges cubes de sable, vase, gravier, etc., à raison de $23\frac{6}{10}$ cents par verge.

ETANG DE BÉNACADIE.

L'étang de Bénacadie, comté du Cap-Breton, est une petite baie qui part du Grand lac Bras d'Or, près du Grand Détroit et dont l'entrée est obstruée par une barre de sable mouvant et de gravier.

Les travaux entrepris pour protéger le côté est du chenal projeté dans cet étang et dont il est question dans le dernier rapport, ont été exécutés pendant le dernier exercice.

MABOU.

Le port de Mabou, comté d'Inverness, est situé sur le côté ouest de l'île du Cap-Breton, à environ six milles au nord de Port-Hood.

Au cours du dernier exercice le mur de protection en caisson sur le côté sud du chenal ouvert en 1873-74, a été exhaussé, réparé et renforcé par des ouvrages en pilotis et des enrochements.

L'ouverture d'un chenal de 14 pieds de profondeur à travers la batture qui se trouve à l'entrée du port a été continuée par le dragueur *Cap-Breton*, depuis le 12 jusqu'au 30 juin dernier.

PORT-HOOD.

Port-Hood est le chef-lieu du comté d'Inverness, Cap-Breton, et situé à vingt milles au nord-ouest de l'entrée du détroit de Canso.

Les avaries mentionnées dans le rapport de l'année dernière, ainsi que celles causées par des coups de vent subséquents, ont été réparées pendant le dernier exercice.

ARISAIG.

Arisaig, dans le comté d'Antigonish, se trouve sur le détroit de Northumberland, quatorze milles à l'ouest du cap George.

Pendant l'hiver de 1880-81, la façade du brise-lames qui donne sur la mer, brise-lames construit il y a quelques années par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, fut endommagée par la glace, et, au mois de novembre 1881, un coup de vent enleva 70 pieds de l'extrémité extérieure jusqu'à trois pieds plus bas que l'étiage. Ces avaries ont été réparées.

ILE DE PICTOU.

Elle se trouve à huit milles et au nord-est de l'entrée du port de Pictou.

L'embarcadère construit par le gouvernement provincial près de l'extrémité ouest de l'île fut réparé pendant l'exercice 1880-81, et avec le crédit disponible un petit embarcadère de 100 pieds de longueur fut construit à deux milles et demi de l'extrémité est.

PICTOU.

Plusieurs des dragueurs du département ont été employés dans le port de Pictou pendant le dernier exercice.

Dans le chenal qui conduit au quai du marché public, le *Cape-Breton* fut employé du 28 octobre au 24 novembre 1882, le *Prince Edward* du 3 au 24 novembre 1882, et le *Canada* du 19 au 22 mai 1883. Du 22 au 29 mai 1883 le *Canada* a dragué au quai de chargement de la compagnie des houilles d'Acadie. Du 10 au 29 mai 1883 le *Cap Breton* a opéré dans un chenal depuis le chenal de la rivière du Milieu jusqu'à la briqueterie de Show.

RIVIÈRE JOHN.

La rivière John, comté de Pictou, se jette dans la baie de John, à l'angle sud-est d'Amet-Sound, détroit de Northumberland, 12 milles environ au nord de l'entrée du port de Pictou.

Entre le 20 mai et le 5 juin 1883, le dragueur *Cape Breton* a opéré sur la barre qui se trouve à l'entrée de la rivière, enlevant 2,759 verges cubes de vase.

TATE-À MA-GAUCHE.

La rivière Tâte-à-ma-gauche, comté de Colchester; se jette dans l'angle sud-ouest de la baie Tâte-à-ma-gauche, détroit de Northumberland.

Le rapport de l'année dernière disait qu'à la fin de cet exercice on continuait le creusement d'un chenal à travers la barre qui obstruait l'entrée de la rivière. Le dragueur *Cape Breton* a continué les travaux jusqu'au 23 octobre 1882.

RIVIÈRE DU GRAND-VILLAGE.

La rivière du Grand-Village, comté de Colchester, se jette dans le côté nord de la baie de Cobequid, extrémité du bras est de la baie de Fundy.

Le cours de la rivière étant tortueux près de son embouchure, on a jugé à propos, pour en faciliter la navigation, de le redresser, en ouvrant un nouveau chenal de 1,850 pieds de long, et à la fin de l'exercice, un quart de la longueur donnée à l'entreprise était terminé.

PARRSBORO'.

Une légère somme fut consacrée à replanchéier certaines parties du chemin et de la cale de l'embarcadère public à Parrsboro, comté de Cumberland, ainsi qu'à renouveler et assujétir les défenses de l'extrémité extérieure, qui avaient été avariées par la glace flottante.

On a continué, pendant l'année, à améliorer le chenal de l'Ile-aux-Perdrix, principalement aux pointes Mullins et Shannon, et 8,190 verges cubes de matières ont été enlevées, à raison de 30 cents la verge.

CHÈVERIE.

Chèverie, comté de Hants, est situé sur le côté sud du bassin des Mines, 15 milles au nord de la ville de Windsor.

Le quai fut commencé par les habitants pour l'expédition du plâtre, qui est une des principales industries de la localité, et en 1873-74 il fut prolongé jusqu'à une longueur de 270 pieds.

On en a construit 150 autres pieds pendant le dernier exercice, et le parlement a voté un crédit pour l'exécution d'autres travaux.

QUAI DE PICKETT.

Le quai de Pickett, comté de King, est un très petit embarcadère situé sur le côté sud de l'embouchure de la rivière des Habitants, où celle-ci entre dans le bassin des Mines, et deux milles en aval du village de Canning.

Il fut construit il y a quelques années, aux frais communs du gouvernement provincial et des habitants de la localité, pour l'expédition des produits agricoles. En 1877-78, le département a fait une légère dépense en réparations; d'autres réparations ont été exécutées l'année dernière, et le quai et ses abords ont été élevés au-dessus du niveau des grandes marées.

PORT-LORNE.

Port-Lorne, autrefois Port-Williams, comté d'Annapolis, est situé sur la rive sud de la baie de Fundy, environ 32 milles à l'est du goulet de Digby.

Il y a plusieurs années, un brise-lames fut construit en cet endroit par les habitants, avec l'aide du gouvernement local; en 1872-73 le gouvernement fédéral y ajouta 67 pieds, et exécuta en 1879-80 quelques réparations nécessaires.

Au mois de février dernier, contrat fut passé pour la construction de 100 autres pieds de brise-lames, afin de donner plus d'abri aux navires, et à l'expiration de l'exercice un tiers des travaux était terminé.

ANNAPOLIS.

Le chef-lieu du comté d'Annapolis, est situé à l'embouchure de la rivière portant le même nom, et est le terminus du chemin de fer d'Halifax ainsi que de la ligne des steamers de Saint-Jean, N.-B., Boston, etc.

Pour faciliter et accroître le commerce de la localité et le trafic du port, la compagnie de steamers de l'Acadie a construit, en 1881-82, un grand quai afin de permettre aux steamers transatlantiques d'y mouiller. Le crédit spécialement voté à cette fin a été payé à la compagnie.

RIVIÈRE A L'OURS.

Cette rivière se jette dans le bassin d'Annapolis, dix milles environ à l'est de la ville de Digby, et est navigable par les petits navires à partir de son embouchure jusqu'au village de la Rivière-à-l'Ours (*Bear River*), distance de cinq milles.

L'existence de grosses roches et autres obstructions dans le chenal a toujours été un empêchement à sa navigation. Le faible crédit voté à cette fin a été dépensé pour enlever une partie de ces obstacles.

DIGBY.

Digby, le chef-lieu du comté de Digby, est situé à l'extrémité ouest du bassin d'Annapolis.

Des réparations considérables ont été faites pendant l'année, au quai public qui avait été notablement détérioré par le taret (*limnorea terebrans*).

Du 12 mai au 30 juin dernier, le dragueur *New Dominion* a été employé à approfondir le côté sud du quai public, afin de permettre aux navires d'aborder à marée basse.

ANSE A LA TRUITE.

Sur la côte sud de la baie de Fundy, presque à mi chemin entre le goulet de Digby et le Petit-Passage.

En 1858, les habitants de l'endroit ont, avec l'aide du gouvernement provincial, construit un petit quai, qui en 1876 et 1880, fut prolongé et réparé par le département. Une brèche de 100 pieds de long survenue dans cette construction fut fermée en 1881-82, et d'autres réparations furent exécutées en 1882-83.

RIVIÈRE MÉTÉGHAN.

A l'embouchure de la rivière Météghan, qui se jette dans le côté sud de la baie Sainte-Marie, une quarantaine de milles à l'ouest de la ville de Digby, un port convenable pour de petits navires fut construit, il y a plusieurs années, par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse.

Depuis la Confédération, le gouvernement a, en différents temps, fait des réparations considérables aux jetées qui entourent le port, et, dans le cours de l'année il a piloté celle du sud, qu'il a prolongée de 80 pieds, mis la jetée du nord en bon état, et enlevé du port une certaine quantité de pierres et de roches qui ont été utilisées comme lest.

ANSE MÉTÉGHAN.

L'anse Météghan, comté de Digby, est située sur le bord sud de la baie Sainte-Marie, trois milles au sud-ouest de la rivière Météghan.

Pendant l'année le brise-lames a été lesté de nouveau, bordé de pilots jointifs et l'L ou partie en retour à l'extrémité extérieure, qui avait été avariée par la glace lors des tempêtes de l'hiver précédent, a été recouverte en madriers.

CAP SAINTE-MARIE.

Le cap Sainte-Marie, comté de Digby, est situé sur le côté sud de la baie Sainte-Marie.

Le dernier rapport disait que le quai de cet endroit, construit il y a plusieurs années aux frais communs du gouvernement local et des habitants de Sainte-Marie, était devenu très détérioré, et qu'on était à le réparer. Ces réparations ont été terminées pendant le dernier exercice.

YARMOUTH.

Le havre de Yarmouth est situé à l'extrémité sud-ouest de la province. En 1872-73 un mur de protection s'étendant de la Pointe Stony Beach jusqu'au Cap, Fourchu a été construit dans le but de protéger les parties inférieures du havre et pour empêcher l'affouillement de la plage durant les hautes marées et les fortes tempêtes.

Dans le cours de l'exercice on a reconstruit certaines parties de ce mur qui tombaient en ruines, et la face extérieure de toute cette construction a été recouverte en pilotis jointifs.

BAIE DE JORDAN.

Le brise-lames construit en 1875-76, sur le côté est de la baie de Jordan, et près de l'embouchure de la rivière Jordan, par suite du tassement et d'avaries éprouvées durant les tempêtes, avait besoin de réparations considérables, qui ont été exécutées pendant l'année.

SUMMERVILLE.

Summerville est situé dans le comté de Queen, sur le côté nord de la baie du Mouton, environ douze milles à l'ouest de la ville de Liverpool.

Le petit brise-lames construit ici en 1878-79, a été renforcé et réparé.

EAGLE-HEAD.

Eagle-Head (ou *Cap de l'Aigle*) est situé sur la côte de l'Atlantique, dans le comté de Queen, environ huit milles à l'est de Liverpool.

Il y a plusieurs années, un brise-lames en pierre, de 275 pieds de longueur, a été construit en cet endroit par le gouvernement local, et le crédit voté par le gouvernement fédéral a servi à le prolonger de 125 pieds, et à réparer l'ancienne construction.

WHITE POINT.

White Point (*Pointe Blanche*), comté de Queen, est un petit village de pêcheurs, situé sur l'Atlantique, environ six milles au sud-est de Liverpool.

Il y a nombre d'années, les habitants, aidés du gouvernement provincial, commencèrent la construction d'un petit brise-lames pour protéger leur atterrissage, et en 1877-78, il a été prolongé par le département, et l'étendue ainsi protégée a été améliorée par l'enlèvement des cailloux.

Dans le cours du dernier exercice, la partie extérieure de l'ancienne construction qui avait été complètement démolie durant une tempête, a été reconstruite, et des réparations ont été faites à d'autres parties du brise-lames.

ILE COFFIN.

L'île Coffin est située dans l'océan Atlantique, au large de l'entrée de la baie de Liverpool, dans le comté de Queen, et porte l'un des principaux phares de la côte sud-ouest de la Nouvelle-Ecosse.

Il y a un petit havre au centre de l'île, et on a dépensé le crédit voté pour protéger la partie inférieure de la plage ouest au moyen de la construction d'un "éperon" formé de grosses pierres soigneusement posées à la main et s'étendant depuis la rive jusqu'à la "Roche de Dundee," distance de 250 pieds.

BROOKLYN.

A la tête de la baie de Liverpool, comté de Queen.

Dans le cours de l'année, le brise-lames de cet endroit a subi quelques réparations nécessaires.

SILVER POINT.

Silver Point est située sur le côté ouest de la Baie Mahone, environ quatre milles au nord du village de la Baie-Mahone, comté de Lunenburg.

Le petit crédit voté a été employé à réparer le "Warping pier," sur le côté nord des "Hiltz Narrow," et pour l'enlèvement de roches du chenal du "Passage," pour permettre aux bateaux d'entrer et de sortir du bassin intérieur à toute marée, et aux goëlettes pendant les hautes eaux.

SAW-PIT.

Cette localité est située environ trois quarts de mille à l'est de la ville de Lunenburg.

Avant la Confédération, le gouvernement provincial avait construit un petit quai, pour la commodité et l'usage des habitants des nombreuses îles et bras de mer au nord et à l'est.

Depuis sa construction, ce quai n'avait pas beaucoup été entretenu, mais avec la petite somme votée à cette fin, on l'a mis en état de servir.

HALIFAX.

Les travaux exécutés dans le port d'Halifax ont été le dragage fait aux compte du département des chemins de fer et des canaux, en rapport avec le terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial.

Le dragueur *St. Lawrence* a travaillé par intervalles entre le 3 octobre et le 14 décembre 1882, et du 23 avril au 2 mai 1883, et le *Geo. McKenzie*, modifié de manière à pouvoir creuser jusqu'à 31 pieds de profondeur, a travaillé par intervalles du 26 janvier au 30 juin 1883.

SHERBROOKE.

Sherbrooke, le chef-lieu du comté de Guysboro', N.-E., est situé sur la rivière Sainte-Marie.

Ici, le dragueur *Canada* était occupé, à la fin du dernier exercice, à enlever les obstructions dans la rivière entre Sherbrooke et Goldenville. Ces travaux se sont continués jusqu'au 8 juillet 1883. On a éprouvé beaucoup de retards dans la poursuite de ces travaux par le fait que le dragage ne pouvait se faire qu'entre la mi-marée montante et la mi-marée baissante, et qu'il fallait transporter les matières retirées de l'eau à une distance de dix milles pour les y déposer.

RIVIÈRE SAINTE-MARIE.

Cette rivière, qui a soixante milles de longueur, se jette dans la mer à Sherbrooke, dans le comté de Guysboro', environ cinquante milles au sud-ouest du Cap Canso.

Une grande quantité de bois est annuellement flottée sur cette rivière, mais vu l'existence de rochers et de cailloux dans le chenal, on perdait beaucoup de temps et de bois.

On a employé le crédit voté à améliorer la rivière principale entre Sherbrooke et le pont de Wallace, et certaines parties des branches est et ouest, et les résultats obtenus ont été satisfaisants.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

CARAQUETTE.

Caraquette, comté de Gloucester, est située sur la rive sud de la baie des Chaleurs, environ quarante-deux milles à l'est de Bathurst. Le gouvernement local

y avait construit un quai de 1,150 pieds de long ; et pour former un petit havre, une aile de 100 pieds de longueur est en voie de construction et était presque terminée à la fin de l'exercice.

SHIPPAGAN.

Shippagan, comté de Gloucester, est situé à l'extrémité nord-est du Nouveau-Brunswick, environ soixante milles à l'est de Bathurst.

Dans le cours de l'an dernier, le brise-lames a été prolongé du côté de la mer sur une distance de 120 pieds, et de 100 pieds du côté de terre, pour fermer une brèche, et on a exhaussé l'ancienne partie au moyen de fascines et de pierre. La digue qui ferme le goulet de l'est s'étant tassée sur toute sa longueur, elle a é é exhaussée aux endroits qu'on ne considérait pas assez solides.

RICHIBOUCTOU.

Richibonctou est situé sur le détroit de Northumberland, quarante milles au nord de Shédiac.

Une brise-lames de 1,200 pieds de long a été construit sur le côté nord de l'entrée du havre en 1872-75. Par suite d'un changement dans la direction du courant, le sable de la plage à la tête du brise-lames a été tellement affouillé que pour empêcher qu'il se produisît une brèche dans la plage, ce qui aurait détruit l'utilité du brise-lames, il est devenu nécessaire de construire des ouvrages de protection qui, dans le cours du dernier exercice, ont dû être exhaussés et renforcés sur une certaine partie de leur longueur.

BOUCTOUCHE.

Bouctouche, comté de Kent, est située sur le détroit de Northumberland, environ vingt et un milles au nord du havre de Shédiac.

Le dragueur *Canada* a été occupé à creuser aux pointes de la Chapelle et du Prêtre, dans le havre, du 11 septembre au 15 novembre 1883.

COCAGNE.

Cocagne, comté de Kent, sur la côte est de la province, donne sur le détroit de Northumberland, environ 10 milles au nord de Shédiac.

Le quai sur le côté nord du port, près du pont de la grande route, dont il était question dans le rapport de l'an dernier, a été terminé.

Le dragueur *Canada* a travaillé pour améliorer l'entrée du havre du 15 juillet au 9 septembre 1882.

POINTE-DU-CHÊNE.

La Pointe-du-Chêne, havre de Shédiac, comté de Westmoreland, est le terminus oriental du chemin de fer Intercolonial au Nouveau-Brunswick, et le principal point de communication avec les ports du golfe Saint-Laurent et le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, et pour l'expédition du bois de construction, etc., aux ports étrangers.

Les travaux de prolongement du brise-lames qui protège le quai du chemin de fer, dont il était question dans le rapport de l'an dernier, ont été terminés en septembre 1882.

Le dragueur *Canada* a été occupé à l'enlèvement des obstructions et buttes du chenal du port, et près du quai du chemin de fer Intercolonial, depuis le 25 mai jusqu'à la fin de l'exercice.

QUACO.

Le havre de Quaco est situé du côté nord de la baie de Fundy, environ trente milles à l'est de la cité de Saint-Jean.

Le brise-lames sur le côté ouest du port, dont le rapport de l'an dernier annonçait le commencement, a été heureusement terminé.

Le bordage en palplanches sur la face extérieure du brise-lames de l'est, construit en 1872, a été réparé.

CREEK TYNEMOUTH.

Le creek Tynemouth se jette dans la baie de Fundy du côté nord, environ vingt-cinq miles à l'est du port de Saint-Jean. A son embouchure, le ruisseau est rétréci par un mur de gros graviers sur le côté ouest, en deçà duquel il y a un assez grand bassin.

Dans le cours de 1874-75, un petit brise-lames a été construit sur le côté est de l'entrée, et le crédit de l'an dernier a été dépensé pour la construction d'une structure semblable sur le côté ouest, pour empêcher l'extrémité du mur d'être emportée.

SAINT-JEAN.

La reconstruction de la partie du brise-lames à l'entrée ouest du port, qui avait été détruite par une tempête en janvier, 1879, s'est poursuivie pendant l'année, et à la fin de l'exercice environ les deux cinquièmes des travaux avaient été terminés.

BAIE DE COURTENAY.

La baie de Courtenay est située à l'est de la cité de Saint-Jean, devient à sec à l'eau basse, en laissant à découvert une grande étendue de hauts-fonds de sable à travers lesquels les eaux de Marsh Creek coulent dans un chenal très tortueux. A la tête de la baie, il y a depuis de nombreuses années des chantiers de construction, et on a éprouvé de grandes difficultés, par suite des sinuosités du chenal, à remorquer les navires nouvellement lancés. La petite somme votée a suffi pour couvrir les frais du placement d'un certain nombre de piliers en divers endroits du chenal, pour mieux l'indiquer à l'époque des hautes eaux.

PLAGE DE WILSON.

La plage de Wilson (*Wilson's Beach*) est située sur le côté ouest de l'île Campo-Bello, comté de Charlotte. Dans le cours des années 1873-74 et 1877 78, on a construit en cet endroit un petit brise-lames pour protéger les bateaux de pêche, et dans le cours du dernier exercice, cette construction a été exhaussée et lestée, et des défenses qui avaient été emportées ont été remplacées.

PORT DE SAINT-ANDRÉ.

La construction du pilier du phare à l'entrée ouest du port, dont il a été parlé dans le rapport de l'an dernier, a été terminée.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

On a employé le crédit voté à l'amélioration du chemin de halage entre l'embouchure de la rivière Saint-François et les Grandes-Chutes, et à l'enlèvement de rochers et de cailloux à l'embouchure de la Saint-François, aux rapides Price et Quisibis, et à faire sauter la roche de Stafford. Le chenal navigable entre la rivière des Chutes et l'île aux Ours a été amélioré en enlevant des cailloux et des pierres aux rapides de Dibblee, à l'île du Taureau (*Bull's Island*), la barre de Méductic, la rivière aux Anguilles, Nackawic, la barre de Davidson, et l'île aux Ours.

On a fait des travaux considérables pour améliorer les chutes de Méductic, l'obstacle le plus formidable pour la navigation entre Frédéricton et les Grandes Chutes.

On a terminé de nouveaux travaux pour consolider la digue de dérivation d'Oromocto et pour protéger la tête de l'île Thatch contre l'action des eaux, et d'après les sondages qui ont été faits annuellement depuis l'achèvement de la digue, on a remarqué qu'il y avait amélioration dans la profondeur de l'eau sur les battures d'Oromocto.

Du 20 juin au 25 octobre 1882, soixante-cinq chicots (*snags*) ont été enlevés du chenal navigable entre la Grande-Baie et Frédéricton.

LE GRAND LAC.

Le Grand Lac est une grande et importante branche de la rivière Saint-Jean, et se décharge par le Jemseg.

A l'anse McMann le dragueur *New Dominion*, du 31 août au 26 octobre, a terminé un chenal à partir du thalweg principal jusqu'à la tête et autour du quai ou débarcadère public.

RIVIÈRE TOBIQUE.

Cette rivière se jette dans la rivière Saint-Jean, du côté est, à deux milles en amont d'Andover, chef-lieu du comté de Victoria, et vingt-deux milles en aval des Grandes Chutes.

Des cailloux et des roches ont été enlevés du chenal à la barre des Trois-Ruisseaux (*Three Brooks Bar*), l'île au Bœuf (*Ox Island*), Plaister Rock, Wapskehagan, et des améliorations au moyen de pétardement ont été faites au Goulet (*Narrows*), sur le récif de la Grande Barre, sur le récif de Craig, aux Rapides Rouges (*Red Rapids*), et aux "Biefs" d'en haut et d'en bas (*Upper and Lower Pitches*).

RIVIÈRE MADAWASKA.

La rivière Madawaska est un affluent de la rivière Saint-Jean, dans laquelle elle se jette à Edmundston, 239 milles en amont de la cité de Saint-Jean.

Le crédit voté a servi à l'amélioration du chemin de halage et du thalweg de la rivière jusqu'au lac Témiscouata.

QUÉBEC.

ÉTANG DU NORD.

L'Etang du Nord est à l'extrémité ouest de l'île aux Meules, une des îles du groupe de la Madeleine, dans le golfe Saint-Laurent.

On a commencé en cet endroit une longueur additionnelle de 175 pieds de brise-lames, et à la fin de l'exercice on prévoyait qu'elle serait terminée avant l'hiver.

Durant une tempête en septembre 1882, la partie de cette construction bâtie l'été précédent a éprouvé des avaries. Des réparations ont été faites, et un changement dicté par l'expérience a été apporté dans la forme de la partie qui se trouve au-dessus de l'eau, ce qui aura pour effet, croit-on, de réduire sinon d'empêcher les dommages à l'avenir.

NEW-CARLISLE.

New-Carlisle, sur la côte nord de la baie des Chaleurs, est le chef-lieu du comté de Bonaventure, et est éloigné de soixante et cinq milles de Campbellton, N.-B.

Dans le cours de l'exercice, un prolongement additionnel à cette jetée, ou une longueur totale de 300 pieds, a été construit. D'après les plans, il devait y avoir une profondeur de 14 pieds à l'eau basse à l'extrémité extérieure du brise-lames, mais durant les tempêtes de novembre et décembre 1882, il y a eu affouillement du fond, et il y a maintenant 22 pieds à l'eau basse au lieu de 14. Comme il a fallu exhausser l'ouvrage à mesure qu'il descendait à sa nouvelle profondeur, il est devenu nécessaire de trouver les moyens de le protéger plus efficacement contre l'action des tempêtes et de la glace.

CARLETON.

Carleton est sur la baie des Chaleurs, dans le comté de Bonaventure, à trente-six milles de Campbellton, N.-B.

A l'exception de quelques travaux de peu d'importance, le quai de Carleton a été terminé jusqu'à la distance projetée à la fin de l'exercice. Pour le rendre parfaitement utile, il faudra le prolonger encore de 75 pieds.

MATANE.

Matane est sur la rive sud du Saint-Laurent, 240 milles en aval de Québec.

Outre la réparation des angles non protégés des caissons de la jetée à cet endroit, on a enfoncé une rangée de pilots jointifs, sur le côté est, afin d'arrêter et de retenir le sable charrié par le courant du Saint-Laurent, et on a atteint l'objet désiré.

RIVIÈRE BLANCHE.

La rivière Blanche est sur la rive sud du Saint-Laurent, neuf milles en amont de Matane.

Pendant la saison de 1882, on a commencé des travaux pour relier à la rive le pilier isolé construit en 1876 et agrandi en 1879.

TROIS-PISTOLES.

Trois-Pistoles est 148 milles en aval de Québec, et se trouve dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Le crédit voté l'an dernier a servi à poursuivre les travaux destinés à relier à la rive le pilier isolé dont il est fait mention dans le dernier rapport.

TADOUSSAC.

Sur le côté est de la rivière Saguenay, environ 122 milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'année dernière, on a terminé la reconstruction de quatre digues qui forment les réservoirs de l'établissement de pisciculture en cet endroit.

ANSE-DU-PORTAGE.

Vis-à-vis Tadoussac, à l'embouchure du Saguenay.

A la fin de l'exercice on avait complètement terminé le débarcadère et plan incliné pour faciliter le transport des malles de Tadoussac à travers l'embouchure du Saguenay, en hiver, qui avait été mentionné dans le dernier rapport comme étant en voie de construction.

ANSE SAINT-JEAN.

Sur la rive sud-ouest de Saguenay, à vingt-cinq milles de son embouchure. On a exécuté les travaux mentionnés dans le dernier rapport, pour terminer la construction du quai à cet endroit. Un hangar pour les voyageurs et le fret a été construit, et on a relié le quai au chemin public.

SAINT-ALPHONSE DE BAGOTVILLE.

Saint-Alphonse est situé à la tête de la baie des Ha! Ha!, sur la rivière Saguenay, à environ soixante et six milles de son embouchure.

Comme il était devenu nécessaire de supporter l'extrémité extérieure du quai de cette localité, la somme votée a été dépensée pour la construction d'un caisson en coffrage calé près du quai et solidement rempli de lest.

Il sera nécessaire d'élever ce quai d'au moins trois pieds sur toute sa longueur, vu qu'il est recouvert à l'époque des grandes marées, au printemps, ce qui incommode les voyageurs, et qu'il en résulte des dommages au fret, etc., laissé ou déposé sur le quai.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Le creusement du chenal à travers les battures de la rivière en aval de la ville de Chicoutimi, a été poussé activement pendant l'année; 890 roches et cailloux, dont plusieurs d'une grosseur considérable, ont été enlevés et déposés partie sur la rive, partie dans les endroits profonds de la rivière où il n'y a pas moins de 20 pieds d'eau à marée basse. L'appareil particulier que l'on emploie pour le dragage, et dont il a été parlé dans le rapport de l'an dernier, a très bien fonctionné, et il a enlevé 3,770 verges cubes de terre et de roche.

LA GRANDE DÉCHARGE.

Le plus grand des deux chenaux par lesquels les eaux du lac Saint-Jean coulent dans le Saguenay.

Pendant l'année on a continué les travaux commencés pour élargir la décharge du lac. Le but de ces travaux est d'augmenter la capacité de débit de ce chenal, et de faire baisser plus rapidement le niveau des eaux qui s'accumulent dans le lac à l'époque des inondations.

CHEMIN DE TÉMISCOUATA.

Le chemin de Témiscouata s'étend depuis la Rivière-du-Loup *(en bas)* jusqu'à la frontière entre les provinces de Québec et du Nouveau-Brunswick, et a soixante et sept milles de long.

En 1882, vingt-sept ponceaux et trois petits ponts ont été reconstruits; et les broussailles et arbres qui avaient poussé de chaque côté du chemin, ont été coupés sur une distance de vingt-un milles.

La reconstruction du pont sur la rivière Saint-François a été continuée, et le pont sur la rivière Verte, qui est très haut, et qui s'était affaissé d'un pied, du côté sud, a été relevé à son niveau primitif.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS.)

La Rivière-du-Loup est le chef-lieu du comté de Témiscouata, et est située sur la rive sud du Saint-Laurent, 114 milles en aval de Québec.

Dans le cours de 1882, la tête de la jetée a été lambrissée depuis le niveau des basses eaux jusqu'au sommet, et une passerelle mobile pour faciliter l'accès des steamers et le débarquement des voyageurs et du fret a été terminée.

PORT-AU-SAUMON.

Port-au-Saumon, dans le comté de Charlevoix, est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, douze milles à l'est de la Malbaie.

La somme de $402.08 a été dépensée pour enlever des cailloux qui nuisaient à la navigation, et les améliorations sont appréciées par les patrons des navires qui fréquentent ce port.

CAP-À-L'AIGLE.

Cap-à-l'Aigle est sur la rive nord du Saint-Laurent, environ trois milles à l'est du village de la Malbaie.

On a construit un petit hangar sur le quai de cette localité.

POINTE-À-PIC, MALBAIE.

Sur la rive nord du Saint-Laurent, quatre-vingt-quatre milles en aval de Québec.

Un plan incliné ou débarcadère mobile a été construit dans le quai de cet endroit, pour faciliter le débarquement des voyageurs et du fret à toute marée.

RIVIÈRE-OUELLE.

Dans le comté de Kamouraska, soixante-quinze milles en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent.

Dans le cours de l'année la partie centrale du quai de la Pointe-aux-Orignaux (Rivière-Ouelle) a été exhaussée à la même hauteur que la partie du côté de terre, entreprise en 1881.

LES ÉBOULEMENTS.

Le village des Eboulements est situé sur la rive nord du Saint-Laurent, soixante-neuf milles en aval de Québec.

On a construit sur le quai de cette localité un hangar pour le fret et les voyageurs.

ILE AUX COUDRES.

Ile dans le Saint-Laurent, près de la rive nord, douze milles de la Baie-Saint-Paul.

Pour la commodité des voyageurs et du fret, un hangar a été bâti sur le quai récemment construit par le département en cet endroit.

BAIE-SAINT-PAUL.

La Baie-Saint-Paul est dans le comté de Charlevoix, sur la rive nord du Saint-Laurent, soixante milles environ en aval de Québec.

Pendant l'année, on a terminé une longueur de 571 pieds du quai de la Pointe Rouge, cap aux Corbeaux. On a fait des préparatifs afin de construire un prolongement additionnel de 230 pieds pour terminer ce quai, conformément aux plans primitifs.

SAINT JEAN-PORT-JOLI.

Dans le comté de L'Islet, 54 milles en aval de Québec, sur la rive sud du Saint-Laurent.

A l'aide du crédit voté, on a construit un prolongement additionnel au quai pour avoir une plus grande profondeur d'eau.

L'ISLET.

L'Islet est sur la rive sud du Saint-Laurent, quarante-sept milles en aval de Québec.

Quelques réparations peu considérables, mais nécessaires, ont été exécutées pendant l'année sur le quai de cette localité.

ILE AUX GRUES.

L'Ile aux Grues est vis-à-vis le cap Saint-Ignace, sur le Saint-Laurent, 36 milles en aval de Québec.

On a terminé les travaux donnés à l'entreprise pour la construction d'un quai partant du pilier du Phare, pour permettre de débarquer le fret et les voyageurs à l'eau basse, dont il a été parlé dans le rapport de l'an dernier.

SAINT-THOMAS DE MONTMAGNY.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, trente-cinq milles en aval de Québec.

Dans le cours de l'année, on a dépensé une somme de $100 pour lester le quai construit à cet endroit, et pour placer deux échelles pour la commodité de ceux qui sont obligés de débarquer des bateaux à l'époque des basses eaux.

GROSSE-ILE.

La Grosse Ile est située dans le Saint-Laurent, trente-trois milles en aval de Québec.

Le crédit voté a servi à prolonger de nouveau le quai de l'est, à terminer les réparations et la formation d'un nouveau chemin au-dessus du niveau des hautes eaux, parce que l'ancien était toujours couvert d'eau à marée haute.

SAINT-FRANÇOIS D'ORLÉANS.

Saint-François est situé à l'extrémité est de l'île d'Orléans, en aval de Québec.

Dans le cours de l'année on a commencé la construction d'un quai, et on en a terminé une longneur de 265 pieds.

SAINT-MICHEL.

Sur la rive sud du Saint-Laurent, environ seize milles en aval de Québec.

Une petite somme a été dépensée en septembre et octobre 1882, pour enlever des cailloux au large de l'extrémité de la jetée de cet endroit.

QUAIS DE L'HÔPITAL DE MARINE DE QUÉBEC.

Ces quais forment les limites est et ouest du terrain de l'hôpital, et ayant été construits depuis bien des années, ils étaient devenus très délabrés.

Le crédit a été dépensé pour renouveler une partie seulement du quai de l'est.

LES ECUREUILS.

Le village des Ecureuils est dans le comté de Portneuf, à vingt-cinq milles en amont de Québec.

Une petite somme a été dépensée pour faire quelques réparations nécessaires au quai de cet endroit.

TROIS-RIVIÈRES.

Trois-Rivières est la tête de marée dans le Saint-Laurent, soixante-douze milles en amont de Québec, et quatre-vingt-douze en aval de Montréal.

Le bateau de levage, spécialement construit pour enlever les ancres et chaînes et des obstructions dans le port de Québec, a été employé durant la saison de 1882 à enlever les gros cailloux sur la batture dans le Saint-Laurent, vis-à-vis Trois-Rivières, mais il n'a pu être fait qu'une partie des travaux se rattachant à l'enlèvement de ces obstacles à la navigation.

NICOLET.

La rivière Nicolet se jette dans le Saint-Laurent au pied du lac Saint-Pierre, sur la rive sud.

Ayant trouvé la chose désirable, la position du chenal à partir du thalweg principal du Saint-Laurent a été reculée plus à l'est.

Jusqu'à la fin de l'exercice, par suite de la hauteur de l'eau dans le Saint-Laurent, les entrepreneurs n'avaient pu faire que du curage.

YAMACHICHE.

Yamachiche est sur la rive nord du Saint-Laurent, soixante-dix-sept milles à l'est de Montréal, et environ seize en amont de Trois-Rivières.

Le crédit voté a servi à construire conjointement avec les autorités locales, un quai pour le service du commerce de la localité.

RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS.

La rivière Saint-François prend sa source dans le comté de Wolfe, Québec, et après un parcours d'environ 100 milles, elle se jette dans le lac Saint-Pierre.

Pour faciliter le flottage du bois sur cette rivière, on a fait des travaux au Rapide Blanc, au Rapide des Pêches, et au Rapide du Bord du Bassin, pour y enlever des cailloux et des pointes de rochers.

Aux chutes de Hemming, un chenal de 500 pieds a été ouvert, et un barrage en pierre de 40 pieds de long a été construit entre la rive est et la première île. On a aussi enlevé quelques cailloux en amont des chutes.

Il faudra faire de nouvelles dépenses sur cette rivière.

RIVIÈRE YAMASKA.

La rivière Yamaska se jette dans le lac Saint-Pierre, fleuve Saint-Laurent.

En août 1881, un contrat a été passé avec MM. Brecken, Gaherty et Davis, pour la construction d'une écluse et d'une digue à l'île à Cardin, un mille trois quarts en aval du village de Saint-Michel d'Yamaska, et environ quatre milles et demi de l'embouchure de la rivière.

A la fin de 1882, le radier de l'écluse était terminé, et les murs s'élevaient à une hauteur de 6 pieds, le mur de soutènement était construit, les piliers, aux deux extrémités de l'écluse, s'élevaient jusqu'à environ 4 pieds au-dessus des murs et étaient remplis de pierre, et le remblai et le terre-plein en arrière des murs et des ailes étaient faits jusqu'au niveau des murs.

Par suite de la hauteur de l'eau de la rivière, il n'avait encore été fait aucun ouvrage jusqu'au 30 juin dernier.

LAC MÉGANTIC.

Ce lac est situé à environ quarante milles au sud-est de la ville de Sherbrooke, a seize milles de long, et une largeur moyenne de deux milles ; ses eaux se déversent par la Chaudière dans le Saint-Laurent.

Sur ce lac, on a construit un petit quai à Sainte-Agnès, un village postal du comté de Beauce.

On a aussi commencé un petit quai à Piopolis.

DE LA LONGUE-POINTE À BOUCHERVILLE, FLEUVE SAINT-LAURENT.

Les opérations du dragueur qui travaillait au commencement de l'exercice sur la route du bateau passeur entre la Longue-Pointe et Boucherville, six milles en aval de Montréal, se sont continuées jusqu'au 3 novembre, époque à laquelle le chenal a été terminé.

LAPRAIRIE.

Chef-lieu du comté de Laprairie, situé sur la rive sud du Saint-Laurent, sept milles en amont de Montréal.

Pendant toute la saison de 1882, le dragueur *Queen* a été occupé à creuser jusqu'à 7 pieds à l'eau basse, le devant et les côtés du quai public, et le chenal qui y conduit à partir du thalweg principal du Saint-Laurent.

BATTURE DE BACOT HAYES, FLEUVE SAINT-LAURENT.

Les travaux de creusement d'un chenal de 8 pieds de profondeur et d'une largeur moyenne de 150 pieds au nord de l'ancienne route des bateaux à vapeur, sur le côté nord du fleuve Saint-Laurent, environ deux milles et demi en aval du village des Cèdres, dans le comté de Soulanges, se sont terminés le 16 septembre 1882.

SAINT-TIMOTHÉE.

Saint-Timothée est dans le comté de Beauharnois, sur la rive sud du Saint-Laurent, à la tête des rapides de la Chute aux Bouleaux.

Pendant l'exercice un débarcadère a été construit en cet endroit, consistant en un pilier de 100 pieds sur 24, ayant 6½ à 7½ pieds de profondeur du côté du large, et un chemin de 237 pieds de long sur 20 pieds de large le relie à la rive.

SAINT-ZOTIQUE.

Au pied du lac Saint-François, à trois milles de Coteau-Landing.

Le crédit voté pour être dépensé en 1882-83 a été employé à la construction d'un pilier de 100 pieds de long sur 24 de large, dans 9 pieds d'eau, dans le lac Saint-François, à une distance de 1,150 pieds de la rive.

On a pris des mesures pour relier ce pilier à la rive.

RIVIÈRE BEAUDET.

La rivière Beaudet se jette dans le lac Saint-François à la Pointe à Beaudet.

Dans le cours de l'été 1882, le dragueur *Nipissing* a ouvert un passage à travers la batture ou barre dans le lac, qui fermait l'entrée de la rivière, et il a aussi creusé un chenal de 7 pieds de profondeur jusque près du pont du chemin public.

SAINT-PLACIDE.

Saint-Placide est un petit village du comté des Deux-Montagnes, sur la rivière Ottawa, à 9 milles de Saint-André.

Les travaux d'ouverture d'un chenal jusqu'au quai ou débarcadère public, dont il a été parlé dans le dernier rapport, se sont continués pendant les mois de juillet et août 1882.

ONTARIO.

HAWKESBURY.

Dans le comté de Prescott, sur la rive sud de l'Ottawa, quatre milles en aval de L'Orignal.

On a exécuté pendant l'exercice de nouveaux dragages pour creuser un chenal à partir du thalweg principal de l'Ottawa jusqu'au quai public de cette localité.

GANANOCOUI.

Gananocoui est à l'embouchure de la rivière de ce nom, qui se jette dans le Saint-Laurent, 18 milles au nord-est de Kingston.

A l'aide du crédit voté et d'un dragueur improvisé, une grande quantité de dosses et de rebuts a été enlevée, et on a obtenu une profondeur d'eau suffisante pour les navires qui fréquentent ce port.

KINGSTON.

Kingston est situé à la décharge du lac Ontario, 172 milles à l'ouest de Montréal.

Pendant l'année, les travaux d'enlèvement du dessus de la batture de la Pointe Frédéric ont été poussés avec vigueur, pour obtenir une profondeur de 15 pieds à l'eau basse dans le lac Ontario. Vu l'étendue de cette batture et les matériaux qu'il faut enlever, et qui sont du roc solide, il faudra au moins trois ans pour l'enlever complètement.

PORTSMOUTH.

Le havre de Portsmounth est sur le lac Ontario, deux milles à l'ouest de Kingston.

De nouveaux dragages pour obtenir 13 pieds d'eau à l'eau basse dans le lac Ontario, ont été exécutés dans ce havre pendant l'année.

RIVIÈRE AU SAUMON, SHANNONVILLE.

Shannonville est situé sur la rivière au Saumon, qui se jette dans la baie de Quinté, quarante-trois milles à l'ouest de Kingston. Un passage a été ouvert au moyen d'un fort remorqueur à travers la sciure de bois et les débris qui s'étaient logés dans le chenal ouvert à travers la batture à l'embouchure de la rivière dont il a été qustion dans le rapport de l'an dernier.

CONSECON.

Conscon est à la tête de la baie de Weller, lac Ontario, dans le comté de Prince-Edouard.

Un nouveau dragage a été fait sur la batture qui ferme l'entrée du port de Consecon.

COBOURG.

Sur le lac Ontario, environ quatre-vingt-seize milles à l'ouest de Kingston, et soixante-douze à l'est de Toronto.

A la fin de l'exercice, environ un tiers des travaux donnés à l'entreprise pour le prolongement de la jetée est de ce port, avait été terminé.

PORT-HOPE.

Port-Hope est à soixante-trois milles à l'est de Toronto, sur la rive nord du lac Ontario.

Le prolongement de la jetée est a été terminé, et à la fin de l'année le brise-lames partant de la jetée ouest, construit à l'entreprise par MM. McNeely et Walters, était en bonne voie.

PETERBORO'.

La navigation de la rivière Otonabee en aval de la ville de Peterboro' à travers le Petit Lac, étant devenu obstruée, par la sciure de bois et les rebuts provenant des scieries établies sur la rivière, un chenal a été coupé à travers ces matières dans le cours de l'été 1882 par la drague qui avait été employée à Gananocoui.

RIVIÈRE NAPANEE.

La rivière Napanee se décharge dans la baie de Quinté, lac Ontario; un dragueur a été occupé du 31 juillet au 30 septembre 1882, à ouvrir un chenal de 15 pieds de profondeur à travers deux battures en aval de la ville de Napanee, et 23,000 verges cubes de matériaux ont été enlevées.

WHITBY.

Whitby est sur la rive nord du lac Ontario, environ trente milles à l'est de Toronto.

Le dragage dans ce port, pour lequel un crédit a été voté, a commencé le 29 mai et s'est terminé le 8 septembre 1883, après avoir obtenu 13 pieds de profondeur, par l'enlèvement de 18,930 verges cubes de matières.

TORONTO.

Le port de Toronto, sur la rive nord du lac Ontario, est à 161 milles de Kingston, t 39 d'Hamilton.

Les travaux pour protéger le côté est du port, et pour protéger et préserver la artie est de l'île, se font à l'entreprise par MM. Cooke et Jones, et à la fin de l'exercice ls avaient fait des progrès très satisfaisants.

RONDEAU.

Rondeau est situé à la Pointe aux Pins, sur la rive nord du lac Erié, à 140 milles le Port-Colborne, l'entrée du canal Welland.

Pendant l'année, le pilotage fait par F. B. McNamee et Cie, a été partiellement rempli de cailloux, et des pierres et fascines ont été placées dans les anciens halwegs ou passages entre le lac et le port.

A Bisnett's Creek, qui se jette dans le port, une forte quantité de dragage a été aite pour permettre aux navires d entrer dans le creek afin de charger du bois, du grain, etc.

On a aussi dragué pour ouvrir de nouveau à sa grandeur et profondeur primitives le bassin qui se trouve immédiatement en dedans de l'entrée du lac.

KINGSVILLE.

Kingsville, comté d'Essex, est un port d'entrée sur le lac Erié, entre la Pointe Pelée et la rivière Détroit, et environ vingt-cinq milles à l'est d'Amherstburg.

En mars dernier, on a commencé les travaux projetés pour la construction d'un port de refuge en cet endroit, et à la fin de l'année ils étaient en bonne voie.

RIVIÈRE THAMES.

La rivière Thames se jette dans le lac Sainte-Claire, et est navigable jusqu'à la ville de Chatham. A son embouchure il existe une batture de sable qui en ferme l'entrée en venant du lac. Dans le cours de l'année un dragueur a été employé à ouvrir un chenal à travers cette batture, jusqu'à une profondeur de 12 pieds, et avait enlevé 26,375 verges cubes de sable et d'argile.

Dans le port de Chatham, le dragueur avait creusé jusqu'à 12 pieds de profondeur et enlevé 5,665 verges cubes d'argile durcie, de troncs d'arbres, etc.

CREEK DE MCGREGOR.

Le creek de McGregor se jette dans la rivière Thames, à la ville de Chatham. Dans le cours de l'été 1882, un dragueur a travaillé pendant quelques semaines pour obtenir une profondeur de 12 pieds, afin de permettre aux navires d'arriver à l'élévateur et de charger.

Vu la hauteur des rives de chaque côté, ce creusement a occasionné des éboulements, et la pointe des Casernes a dû être protégée au moyen de palplanches.

RIVIÈRE SYDENHAM.

La Sydenham débouche dans le chenal Ecarté, qui est un passage entre l'île Sainte-Anne et la terre ferme, lac Sainte-Claire. Depuis son embouchure jusqu'à Wallaceburg, c'est un cours d'eau navigable En amont de ce point elle se divise en deux branches, au nord jusqu'à Wilkesport, quatorze milles, et à l'est jusqu'au delà de Dresden, 15 milles. Sa navigation est bien gênée par des billots submergés, du bois, des arbres, etc. On a commencé à enlever ces obstacles.

GODERICH

Est à l'embouchure de la rivière Maitland, qui se jette dans le lac Huron sur sa rive orientale, et est à soixante-huit milles de Sarnia, à la tête de la rivière Sainte-Claire.

L'entrepreneur ayant abandonné son contrat, le département a été obligé de reprendre et poursuivre les travaux dont il est parlé dans le rapport de l'an dernier pour la protection de la plage entre le quai nord et le brise-lames, et par suite du retard qui en est résulté, les travaux à la fin de l'année n'étaient qu'à moitié terminés.

Durant l'inondation considérable qui eut lieu en avril dernier, des dommages ont été causés au brise-lames, une grande partie du remplissage ayant été emportée à cause de certains défauts dans les fondations. Les réparations nécessaires ont été exécutées.

PORT-ALBERT.

Port-Albert est à l'embouchure du Nine Mile Creek, sur la rive est du lac Huron, et à neuf milles de Goderich.

Pendant l'année, 3,000 verges cubes de gravier et d'argile ont été déposées en arrière des travaux sur le côté nord du havre, et 90 pieds linéaires de pilots jointifs ont été enfoncés à l'extrémité est, avec deux caissons en coffrage pour finir. Sur le côté nord on a construit un caisson de 60 pieds de long, et des réparations ont été faites à l'ouvrage en pilotis qui existait déjà.

KINCARDINE.

Kincardine est sur la rive est du lac Huron, trente et un milles au nord de Goderich.

Les travaux entrepris par MM. Rooklidge et McLaren, pour la protection du côté sud de l'entrée du port, ont été terminés en octobre 1882. Durant les fortes tempêtes de l'hiver dernier, ces travaux ont éprouvé des avaries qui ont été réparées aussitôt que possible. L'extrémité du quai du nord a été endommagée en novembre 1882, par une goëlette qui l'a heurté pendant une tempête, et aussi par la glace dans le cours de l'hiver. On était à y faire des réparations à la fin de l'exercice.

Le dragueur *Challenge* a enlevé une quantité de sable qui s'était accumulée près du quai nord.

PORT-ELGIN.

Port-Elgin est dans le comté de Bruce, sur la rive est du lac Huron, à 4 milles de Southampton et 24 de Kincardine.

Le brise-lames mentionné dans le dernier rapport comme ayant été donné à l'entreprise à MM. Sutton et Knight, a été terminé d'une manière satisfaisante.

En attendant que les plans d'améliorations projetées soient changés, on a différé le dragage de l'entrée nord.

SOUTHAMPTON.

Southampton est à l'embouchure de la rivière Saugeen, dans la division nord du comté de Bruce.

Quelques réparations ont été faites pendant l'année au brise-lames et au quai de cet endroit.

LION'S-HEAD.

Lion's-Head est situé sur la baie Georgienne, environ trente-cinq milles au nord et à l'ouest de Wiarton.

Dans le cours du mois de juin dernier, le dragueur *Challenge* a ouvert un passage à travers une batture de gravier pour laisser arriver les navires à l'eau profonde du nord du port, leur offrant un abri sûr par tous les temps, et facilitant grandement aussi l'expédition du bois manufacturé ici.

WIARTON.

Wiarton est situé à la tête de la baie de Colpoy, à environ vingt milles d'Owen-Sound, et est le terminus nord du chemin de fer Grand-Tronc, de la baie Georgienne et du lac Erié.

Le port de Wiarton est un des plus beaux, sinon le plus beau de la baie Georgienne; il est protégé à son entrée par les îles White-Cloud, Griffith et Hay; l'eau y est profonde jusqu'à quelques pieds de la rive, et il n'est obstrué par aucun rocher, récif ou batture.

En novembre 1882, un contrat a été passé avec M. David Porter pour la construction d'un quai de 1,040 pieds de long, ayant de 14 à 18 pieds de profondeur d'eau du côté du large, et à la fin de l'exercice les trois quarts de ces travaux avaient été terminés.

Outre la somme de $35,000 votée pour ces travaux, la ville de Wiarton a fourni $7,500, et la compagnie de chemin de fer une somme égale.

OWEN-SOUND.

Owen Sound est le chef-lieu du comté de Grey, et est situé sur un bras de la baie Georgienne.

Dans le cours de l'année, l'ouvrage en pilotis des deux côtés de l'entrée a été renforcé en y plaçant des fascines et des pierres. Une longueur de 3,000 pieds du chenal, à partir d'un point en aval du phare extérieur, jusqu'à l'extrémité sud de l'ouvrage en pilotis à l'entrée, a été draguée jusqu'à une profondeur de 18 pieds.

MEAFORD.

Meaford, sur la baie Georgienne, est situé dix-huit milles à l'ouest de Collingwood, et vingt à l'est d'Owen-Sound.

En novembre 1882, un contrat a été passé avec M. Robert Reed pour réparer la partie la plus ancienne ou la partie intérieure du quai de cet endroit, et à la date du 30 juin dernier, la moitié des travaux avait été exécutée. Le dragueur *Challenge* a enlevé 11,500 verges cubes de matières.

THORNBURY.

Thornbury est situé à l'embouchure de la rivière du Castor (*Beaver river*), qui se jette dans la baie Georgienne à treize milles de Collingwood.

Les travaux de réparations du quai et d'ouverture d'un bassin en cet endroit, dont il a été parlé dans le dernier rapport, ont été terminés.

COLLINGWOOD.

Collingwood est situé sur le côté sud de la baie Georgienne, à quatre-vingt-quatorze milles de Toronto par chemin de fer.

C'est le terminus du chemin de fer *Northern and North-Western*, et le principal point de départ des bateaux à vapeur qui font le service du Port-Arthur.

Dans le cours de l'année les travaux de creusement de l'entrée du port pour laisser entrer les navires de gros tonnage qui naviguent aujourd'hui sur les lacs, ont été complétés.

PETIT-COURANT.

Le Petit-Courant est le passage entre l'île à La Cloche, et la Grand Ile Malitouline, sur la route qui conduit directement des ports de la baie Georgienne au Sault-Sainte-Marie, et se trouve à 140 milles environ de Collingwood.

Les travaux du creusement de chenal navigable de cet endroit ont été commencées le 10 juillet et se sont continués jusqu'au 10 novembre 1882, et 3,386 verges de roc ont été minées et enlevées.

Il y a aujourd'hui un chenal navigable pour les navires tirant 13 pieds, tandis qu'auparavant il n'y avait qu'un chenal de 9 pieds.

MANITOBA.

RIVIÈRE ASSINIBOINE.

L'Assiniboine est un affluent de la rivière Rouge, dans laquelle elle se jette à la cité de Winnipeg.

Dans le cours de l'année on a fait des réparations considérables aux digues en épi construites en 1880.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le rapport de l'honorable J. W. Trutch, sur les travaux publics de la Colombie-Britannique, nous apprend que dix-huit souches qui obstruaient la rivière Fraser, en amont de New-Westminster, ont été enlevés ; ces travaux étaient faits à l'entreprise.

Dans le port de Victoria, le dragueur a été employé jusqu'au 26 janvier 1883 à creuser jusqu'à 14 pieds le chenal qui passe à travers la pointe de la Batture (*Shaol Point*) à l'entrée du port.

ÉTUDES ET EXAMENS.

Pendant l'année, des études et examens ont été faits dans les localités ci-dessous mentionnées, et sauf quelques exceptions, des plans, rapports et évaluations en ont été adressés au département.

Brae,	Comté de Prince,	I.P.-E.
Anse du Cap Traverse,	do	do
Anse Kier,	do	do
Malpèque,	do	do
Havre de Summerside,	do	do
Havre de Tracadie,	Comté de Queen,	do
Havre à Boucher,	Comté d'Antigonish,	N.-E.
Anse McNair,	do	do
Tracadie,	do	do
Victoria Beach,	Comté d Annapolis,	do
Baie aux Vaches,	Comté du Cap-Breton,	do
Debert Beach,	Comté de Colchester,	do
Rivière Parrsboro',	Comté de Cumberland,	do
Weymouth Bridge,	Comté de Digby,	do
Jeddore à Ship Harbour Lake,	Comté d'Halifax,	do
Havre de Pennant,	do	do
Sheet Harbour,	do	do
Baie Terrence,	do	do
Maitland,	Comté de Hants,	do
Grande-Anse	Comté d'Inverness,	do
Mabou,	do	do
Malagawatch,	do	do
Militia Point,	do	do
Ile au Caribou,	Comté de Pictou,	do
Pointe Smith, Merigomish,	do	do
Harbourville,	Comté de King,	do

Pudding Pan,	Comté de Queen,	N.-E.
Little Hope Island,	do	do
Irish Cove,	Comté de Richmond,	do
D'Escousse,	do	do
Anse de Shaw,	do	do
Ile Madame,	do	do
Anse de la Chapelle,	do	do
L'Ardoise,	do	do
Arichat-Ouest,	do	do
Yarmouth,	Comté de Yarmouth,	do
Sanford,	do	do
Cap de Hopewell,	Comté d'Albert,	N.B.
Rivière au Saumon, (*en haut,*)	do	do
Grande Anse,	Comté de Gloucester,	do
Petit Rocher,	do	do
Shippagan,	do	do
Bouctouche,	Comté de Kent,	do
Cocagne,	do	do
Sainte-Marie,	do	do
Escuminac,	Comté de Northumberland,	do
Jemseg,	Comté de Queen,	do
Creek du Cygne,	do	do
Fort Dufferin,	Comté de Saint-Jean,	do
Creek de Gardner,	do	do
Rivière au Grand Saumon,	do	do
Rivière Mispeck,	do	do
Creek Tynemouth,	do	do
Ile Oromocto,	Comté de Sunbury,	do
Robby's Point,	Comté de Westmoreland,	do
Rivière Ristigouche,	Entre les comtés de Ristigouche et Bonaventure,	N.-B.—P.Q.
Percé,	Comté de Gaspé,	Québec.
Grand Pabos,	do	do
New Richmond,	Comté de Bonaventure,	do
Paspébiac,	do	do
Matane,	Comté de Rimouski,	do
Petit-Métis,	do	do
Les Boules	do	do
Sandy Bay,	do	do
Sault-au-Cochon,	Comté de Saguenay,	do
Tadoussac,	do	do
Saint-Irénée,	Comté de Charlevoix,	do
Saint Siméon,	do	do
Saint-Thomas,	Comté de Montmagny,	do
Berthier, (*en bas,*)	Comté de Bellechasse,	do
Lanoraie,	Comté de Berthier,	do
Rivière Noire,	Rive Sud du Saint-Laurent,	do
Rivière Batiscan,	Comté de Portneuf,	do
Rivière Saint-François,	Rive Sud du Saint-Laurent,	do
Quai de la Reine,	Québec,	do
Port de Montréal, Plan Shearer,		do
Rivière du Lièvre,	Rive Nord de l'Outaouais,	do
Port Stanley,	Comté d'Elgin,	Ontario.
Creek de Bisnett,	Comté de Kent,	do
Mill-Creek,	do	do
Rondeau,	do	do
Rivière Thames,	do	do

Creek Petit-Ours,	Comté de Kent,	Ontario.
Kingsville,	Comté d'Essex,	do
Belle Rivière,	do	do
Rivière Sydenham,	Comté de Bothwell,	do
Bayfield,	Comté de Huron,	do
Goderich,	do	do
Port-Albert,	do	do
Kincardine,	Comté de Bruce,	do
Inverhuron,	do	do
Port-Elgin,	do	do
Southampton,	do	do
Rivière au Sable,	do	do
Lion's Head,	do	do
Colpoys,	do	do
Owen-Sound,	Comté de Grey,	do
Meaford,	do	do
Thornbury,	do	do
Collingwood,	do	do
Port-Credit,	Comté de Peel,	do
Midland,	Simcoe	do
Rivière à la Poule-d'Eeau,		Manitoba.

On a préparé les plans pour la division de l'architecte en chef et fait aussi des relevés d'emplacements d'édifices publics à

Arichat,	Comté de Richmond,	N.-E.
Windsor,	Comté de Hants,	do
Carleton,	Comté de Saint-Jean,	N.-B.
Moncton,	Comté de Westmoreland,	do
Newcastle,	Comté de Northumberland,	do
Portland,	Comté de Saint-Jean,	do

DRAGAGE.

LE "ST. LAWRENCE."

Ce dragueur a été employé à Port-Caledonia, comté du Cap-Breton, N.-E., du 30 juin au 2 août 1882, date à laquelle il a été dirigé sur la Petite Baie Glacée, après avoir enlevé 5,775 verges cubes de sable, terre glaise et pierre. A la Baie Glacée il fut employé jusqu'au 21 septemtre, et il a enlevé 4,550 verges cubes de vase, terre glaise et algues, ainsi qu'un certain nombre de vieux pilots, du bois de charpente et des roches. Le 3 octobre on commençait les travaux de dragage au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial, à Halifax, N.-E., que l'on continua jusqu'au 28, date où on fut obligé de mettre le bâtiment sur le chantier de marine pour le réparer. Les réparations ayant été faites, il reprit les travaux le 10 novembre et les continua jusqu'au 14 décembre, époque à laquelle l'hiver y mit fin. A cette date le dragueur avait enlevé 4,112½ verges cubes de vase, pierres et roches.

Pendant l'hiver des réparations furent faites aux machines et à la chaudière, et la partie inférieure des courroies a été doublée en tôle de fer. Les treuils à vapeur ainsi que les agrès ont aussi été réparés et mis en bon état.

Le 23 avril 1883, les travaux furent repris aux quais du chemin de fer et se continuèrent jusqu'au 2 mai, et 1,312½ verges cubes de vase et de pierre furent enlevées pendant cette période.

Le dragage à ce dernier endroit était à la fois difficile et lent, parce qu'il fallait atteindre une grande profondeur et que le fond se composait d'une masse compacte de vase, de graviers, pierres et cailloux.

Ce dragueur arrivait de nouveau à Port-Caledonia le 10 mai, et il y est resté jusqu'au 18 juin. Pendant ce temps il a enlevé 7,000 verges cubes de sable et porté la

profondeur de l'eau à 20 pieds. Le 19 juin on commença les travaux à la Petite Baie Glacée, et à la fin de l'exercice le dragueur avait enlevé 2,887½ verges cubes de vase pierre, etc.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé une quantité totale de 25,637½ verges cubes de matières, à raison de $53\frac{96}{100}$ cents par verge cube.

Le chemin de fer Intercolonial a payé pour le dragage fait à Halifax une somme de $2,925, qui a été portée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "CANADA."

Au commencement de l'exercice, le *Canada* opérait à Sherbrooke, comté de de Guysboro', N.-E., et depuis cette date jusqu'au 8 juillet il n'a enlevé que 450 verges cubes de gravier et de pierre. En cet endroit le dragueur ne pouvait travailler qu'à mi-marée, et il fallait transporter à une distance de dix milles les matières enlevées. Les travaux d'amélioration de l'entrée du port de Cocagne, N.-B., furent commencés le 15 juillet et se continuèrent jusqu'au 9 septembre ; dans cet intervalle le dragueur avait enlevé 12,780 verges cubes de vase et de coquilles. Le 11 septembre, il commença à opérer à la Pointe du Prêtre (*Priest Point*), dans le port de Bouctouche, et termina les travaux à cet endroit le 10 octobre, après y avoir enlevé 3,510 verges cubes de vase. Il fut alors envoyé à la Pointe de la Chapelle, dans le même port, et le 15 novembre il en avait enlevé 4,140 verges cubes de vase, ainsi que la petite quantité de 45 verges de vase au quai de Robertson.

Le 24 novembre, le *Canada* fut mis sur le chantier de Pictou, N.-E., et les réparations nécessaires furent faites pendant l'hiver. Il fut muni d'une nouvelle hélice à quatre palettes, ce qui a augmenté sa vitesse.

Le dragage au quai de chargement de la Compagnie des Houilles de l'Acadie dans le port de Pictou, fut commencé le 2 mai 1883, et de cette date au 19 on a enlevé 3,240 verges cubes d'argile et de vase. A cette dernière date on commença à creuser le chenal conduisant au quai public de Pictou ; ces travaux étaient finis le 22, et il a été enlevé 720 verges cubes de vase. Le 25 mai commencèrent les opérations dans le port de Shédiac, N.-B, lesquelles consistaient à enlever les obstructions, etc, dans le chenal et près du quai du chemin de fer Intercolonial, et le 30 juin 1883 on avait enlevé 7,650 verges cubes de vase et de coquilles.

Pendant l'année, ce dragueur a enlevé 32,435 verges cubes de matières, à raison de $31\frac{64}{100}$ cents la verge cube.

LE "NEW-DOMINION."

La nouvelle coque de ce dragueur, dont il était question dans le rapport de l'année dernière, a été entièrement terminée et le bâtiment a été livré par l'entrepreneur le 17 août 1882. Le 31 on commença les opérations à l'anse McMann, Grand Lac, N.-B., branche considérable et importante de la rivière Saint-Jean, et le 26 octobre on avait enlevé 20,440 verges cubes d'argile, de sable, de vase et de pierre, et creusé un chenal allant du chenal principal au quai public ou débarcadère.

Ce dragueur prit ses quartiers d'hiver à Saint-Jean, N.-B., et au printemps on lui fit subir les réparations jugées nécessaires.

Le 12 mai 1883, le dragage au quai public de Digby, N.-E., fut commencé, et à la fin de l'exercice il avait été enlevé 6,235 verges cubes d'argile, de vase bleue et de pierres. Il y a eu beaucoup de retards dans les travaux, ainsi qu'une augmentation considérable de dépense, par suite du fait que la marée à Digby est très élevée—elle atteint de 25 à 30 pieds—et parce que le dragueur ne pouvait creuser qu'à une profondeur de 18 pieds et seulement pendant à peu près trois heures par marée.

Pendant l'année, ce dragueur a enlevé une quantité totale de 26,675 verges cubes de matières, à raison de $22\frac{12}{100}$ cents la verge cube.

LE "CAPE BRETON."

Le 1er juillet 1882, le *Cape Breton* était employé à l'embouchure de la rivière

Tête-à-ma-gauche, comté de Colchester, N.-E., et il y est resté jusqu'au 23 octobre, date à laquelle il avait enlevé une quantité de 19,500 verges cubes de sable et de vase.

Le 28 octobre, le dragueur commençait à ouvrir, dans le port de Pictou, un chenal conduisant au quai du marché public, et il fut employé à ce travail et autour du quai jusqu'au 24 novembre. A cette époque, la saison mit fin aux travaux. Le dragueur avait enlevé 13,350 verges cubes de vases.

Pendant l'hiver, d'importantes réparations furent faites à la coque et à la machinerie du dragueur, ainsi qu'aux chalans.

Le 10 mai 1883, les opérations dans le port de Pictou, près de la briqueterie de Shaw, rivière du Milieu (*Middle River*), furent reprises. Le 30 les travaux furent discontinués, et 3,070 verges cubes de vase avaient été enlevées. On compléta le 5 juin les travaux en face des chantiers de marine, sur la rivière John, après y avoir enlevé 2,795 verges cubes de vase. Le dragage de la batture située en dehors de l'entrée du port de Mabou fut commencé le 12 juin, et continué jusqu'à la fin de l'exercice. 4,060 verges cubes de matières y furent enlevées.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé une quantité totale de 42,775 verges cubes de matières, à raison de 27 $\frac{92}{100}$ cents la verge cube.

On a reçu $10 pour la vente de vieux matériaux provenant de ce dragueur, somme qui a été portée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "PRINCE EDWARD."

Au commencement de l'exercice, ce dragueur était employé au havre de Murray-Sud (*South Murray Harbour*), comté de King, I.P.-E., et y resta jusqu'au 26 octobre; dans cet intervalle, il avait enlevé une autre quantité de 39,015 verges cubes de sable et de vase.

Le *Prince Edward* fut envoyé à Pictou, N.-E., afin d'y subir des réparations, et on s'en est servi avant la fermeture du port pour les travaux du quai du marché public, et du 3 au 24 novembre il enleva 10,830 verges cubes de vase.

Pendant l'hiver, la coque et la machinerie de ce dragueur, de même que les chalans et la chaloupe, subirent des réparations considérables.

Il arrivait le 11 mai 1883 au port de Charlottetown, où il fut employé à ouvrir un chenal conduisant au quai du passeur à la Pointe de Roche (*Rocky Point*); ces travaux se continuèrent jusqu'à la fin de l'année. A cette époque, il avait enlevé 29,520 verges cubes de vase molle et de sable.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé la quantité totale de 79,365 verges cubes de matières, à raison de 16 $\frac{16}{100}$ cents la verge cube.

LE "GEO. McKENZIE."

Ce dragueur partit de Mabou au commencement de juillet 1882 pour le Grand-Goulet, comté de Richmond, N.-E., où il arriva et commença le 8 l'ouverture d'un chenal à travers les bancs situés à l'entrée et à la sortie du passage. Ces travaux étaient finis le 14 octobre, et il avait enlevé 23,584 verges cubes de sable, vase, graviers, argile, pierre et roches. Du 18 octobre au 25 novembre il creusa divers hauts-fonds de la rivière Bourgeois, et enleva 18,920 verges cubes de vase, terre glaise, sable et pierres.

Après une traversée orageuse et dangereuse, ce dragueur atteignait Halifax, N.-E., le 13 janvier. On fit à la machinerie les changements nécessaires pour pouvoir draguer jusqu'à une profondeur de 31 pieds, et le 26 janvier commencèrent les travaux pour le chemin de fer Intercolonial, lesquels se continuèrent, sauf plusieurs interruptions pour réparer le dragueur et la machinerie, jusqu'à la fin de l'exercice. Il avait alors enlevé 11,225 verges cubes de roches, vase, terre glaise, graviers et cailloux. C'étaient des travaux très difficiles et fatigants pour le dragueur.

Le nombre total de verges cubes de matières qui ont été enlevées pendant l'année a été de 53,729, à raison de 23$\frac{62}{100}$ cents la verge cube.

La somme de $40 provenant de la vente de vieilles chaînes, etc., de ce dragueur, a été portée au crédit de l'honorable receveur général.

LE "CHALLENGE."

Le 1er juillet 1882, ce dragueur était employé dans le port de Goderich à creuser jusqu'à 10 pieds le long du quai; ce travail fut continué jusqu'au 3 août, date à laquelle il avait enlevé 8,400 verges cubes de graviers, argile et sable. Le 18 août il commença à ouvrir un passage à travers le banc de sable mouvant situé à l'embouchure de la rivière Au-Sable, ce qu'il compléta le 8 septembre, après avoir enlevé 5,350 verges cubes de sable fin. Ce dragueur arrivait le 23 septembre à Thornbury, baie Georgienne, et le 26 il commençait en cet endroit les travaux du havre pour le compte de l'entrepreneur. Il y resta jusqu'au 26 octobre. Comme la saison était alors avancée et que ces travaux se faisaient dans un endroit fort exposé, tout l'outillage fut envoyé à Meaford. A Thornbury, 10,000 verges cubes de graviers et de cailloux furent enlevées. Du 27 octobre au 1er décembre 1882, et du 19 avril au 1er mai 1883, il enleva du port de Meaford 11,500 verges cubes de terre glaise, graviers et cailloux, et obtint une profondeur de 12 pieds. Le 2 mai il reprit ses opérations à Thornbury et les continua jusqu'au 29, date à laquelle il avait enlevé une autre quantité de 6,750 verges cubes de graviers et de cailloux, ou, en tout, 16,750 verges cubes de matières et obtenu dans ce port une profondeur de 12 pieds.

Après avoir subi des réparations dans le bassin de radoub de Collingwood, le *Challenge* fut envoyé au havre de la Lion's Head (*Tête-de-Lion*), près de l'extrémité nord de la péninsule de Bruce, où il arriva et commença ses opérations le 15 juin. Il s'agissait d'ouvrir un passage à travers une batture de graviers, afin de permettre aux navires d'atteindre l'eau profonde sur le côté nord du havre. A la fin de l'exercice, il avait enlevé 5,950 verges cubes de gravier pur.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé une quantité totale de 47,950 verges cubes de matières, à raison de $15\frac{48}{100}$ cents la verge cube.

LE "NIPISSING."

Le 1er juillet 1882, le *Nipissing* a commencé à creuser jusqu'à sept pieds le banc situé à l'embouchure de la rivière Beaudet, comté de Soulanges, Québec, ainsi que le chenal presque jusqu'au pont de la grande route, et il enleva 20,775 verges cubes d'argile et de sable. Ce travail fut terminé le 2 octobre, et le 11 le dragueur reprenait ses opérations à Hawkesbury, sur l'Outaouais. Ce travail fut continué jusqu'au 6 novembre. Le 7 du même mois les opérations à Grenville furent commencées; elles prirent fin le 18, et 2,119 verges cubes de graviers et de cailloux furent enlevées.

Ce dragueur prit ses quartiers d'hiver à Ottawa, et il y subit les réparations nécessaires. Dès l'ouverture de la navigation, le printemps dernier, les travaux furent repris à Hawkesbury, et à la fin de l'exercice il avait enlevé une quantité totale de 10,676 verges cubes de sable, graviers, argile et cailloux du chenal qui conduit à cet endroit.

Il a été construit, pendant l'année, deux nouveaux chalans à clapets latéraux, pour ce cure-môle.

Pendant l'année, le dragueur a enlevé une quantité totale de 33,570 verges cubes de matières diverses,—à raison de $16\frac{8}{10}$ cents la verge cube.

LE "QUEEN OF CANADA."

Au commencement de l'exercice, ce dragueur était à Laprairie, employé à creuser jusqu'à 7 pieds à l'eau basse au large et sur les côtés du quai public, ainsi que dans le chenal aboutissant au thalweg principal du Saint-Laurent. Ces travaux l'occupèrent jusqu'au 18 novembre, date à laquelle il alla prendre ses quartiers d'hiver dans le bassin Wellington du canal Lachine à Montréal.

Au printemps, le dragueur ayant été réparé et équipé comme d'habitude, les travaux à Laprairie furent repris et continués jusqu'au 30 juin 1883.

Il a été enlevé à Laprairie 17,925 verges cubes de matières, se composant de graviers fort compacts, de sable, de cailloux, etc., à raison de $30\frac{3}{4}$ cents la verge cube.

"N° 1" (ÉLÉVATEUR).

Les commissaires du port de Montréal ont prêté la drague "N° 1" pour continuer les travaux de prolongement jusqu'au quai public de Saint-Placide, P. Q., du chenal partant du thalweg principal de l'Outaouais que le *Nipissing* avait commencés pendant l'année 1881-82. Elle fut mise en opération le 1er juillet 1882, mais cessa les travaux le 12 août. L'eau du lac des Deux-Montagnes avait tellement baissé à cette date qu'elle fut obligée de partir. La drague fut envoyée à Saint-Charles, sur le Richelieu, puis à Sorel, d'où on l'avait obtenue, et remise aux commissaires du port.

Ce cure-môle a enlevé une quantité totale de 14,000 verges cubes de matières, à raison de 19⅝ centins la verge cube.

LE "DREDGER"—COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Au commencement de l'exercice, ce dragueur était employé au large de la Pointe de la Batture (*Shoal Point*), à l'entrée du port de Victoria, et il y travailla jusqu'au 26 janvier 1883. Le crédit s'étant alors trouvé épuisé, on cessa de s'en ser vir. Le dragueur ainsi que le remorqueur *Georgie* subirent diverses réparations nécessaires et furent mis en état de reprendre les opérations sur la batture au 1er juillet dernier.

Deux chalands (maries-salopes) ont été construits à l'entreprise pendant l'année, et ajoutés au matériel.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant:

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à godets *St-Lawrence.*
do do *Canada.*
do cuiller *New Dominion* et 8 chalans.
do do *Cape Breton* et 5 chalans.
do do *Prince-Edward* et 6 chalans.
do do *George McKenzie* et 4 chalans.

Dans la province de Québec.

Le dragueur à cuiller *Queen of Canada*, 2 chalans et un bateau de levage.
do do *Nipissing*, 2 chalans et le remorqueur *Dennis.*
Le bateau de levage *Baillairgé.*

Dans la province d'Ontario.

Le dragueur à cuiller *Challenge*, 2 chalans et le remorqueur *Trudeau.*

A la Colombie-Britannique.

Un dragueur à godets et 6 chalans.
Le remorqueur *Georgia.*

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

"ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.
Gages	556 81	512 42	512 44	513 38	508 33	502 23	470 65	447 30	433 33	448 55	515 59	495 66	5,916 69
Houille	261 90	.....	100 50	.....	.....	112 50	126 00	.....	.....	.....	.....	.....	600 90
Vivres	351 01	164 01	315 72	202 90	186 61	164 58	108 54	112 08	149 15	148 33	.....	142 36	2,045 29
Approvisionnem'nts	.....	57 43	4 95	.....	.....	366 65	.....	.....	.....	.....	.....	.....	429 03
Equipement	107 38	.....	.....	165 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	272 40
Eau	.....	.....	6 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 25
Réparations	.....	7 20	.....	.....	.....	2,146 44	.....	.....	.....	520 37	588 18	.....	3,262 19
Pilotage	56 00	48 00	117 00	78 00	45 00	42 00	.....	.....	.....	21 00	78 00	30 00	515 00
Menues dépenses	15 92	17 51	10 19	57 02	2 36	5 51	.....	.....	.....	4 49	16 20	.....	129 20
Totaux	1,349 02	806 57	1,067 05	1,016 32	742 30	3,339 91	705 19	559 38	582 48	1,142 74	1,197 97	668 02	13,176 95
Frais d'exploitation.	1,349 02	806 57	1,067 05	1,016 32	742 30	1,193 47	.....	.....	.....	622 37	609 79	668 02	8,074 91
Réparat ordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	2,146 44	705 19	559 38	582 48	520 37	588 18	.....	5,102 04
do extraordinair.	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Totaux	1,349 02	8 6 57	1,067 05	1,016 32	742 30	3,339 91	705 19	559 38	582 48	1,142 74	1,197 97	668 02	13,176 75

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

"CANADA."

Items.	Juin et juillet	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	796 00	398 00	381 28	373 00	373 00	373 00	373 00	373 00	366 90	395 19	398 00	398 00	4,998 37
Houille	593 11	.....	239 15	169 95	.....	56 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,058 91
Vivres	104 47	119 79	100 59	89 31	72 78	118 49	38 10	137 21	71 26	79 24	122 05	.....	1,053 29
Approvisionnements	.....	.....	49 05	.....	.....	6 84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55 89
Equipement	.....	18 50	.....	169 32	.....	.....	.....	81 38	.....	.....	.....	.....	269 20
Eau	.....	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2 00
Réparations	.....	.....	7 36	30 00	.....	.....	.....	.....	145 98	74 25	1,116 16	285 67	1,659 42
Pilotage	100 50	67 50	65 00	65 00	61 94	.....	.....	.....	.....	.....	55 00	65 00	479 94
Quaiage	5 50	52 50	.....	3 08	.....	82 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	143 58
Menues dépenses	.....	30 29	.....	.....	21 87	.....	.....	.....	.....	6 20	26 74	.....	85 10
Totaux	1,599 58	688 58	842 43	899 66	529 59	637 53	411 10	591 59	584 14	554 88	1,717 95	748 67	9,805 70
Frais d'exploitation	1,599 58	688 58	842 43	899 66	529 59	637 53	.....	.....	.....	480 63	601 79	463 00	6,742 79
Réparat. ordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	411 10	591 59	584 14	74 25	1,116 16	285 67	3,062 91
Totaux	1,599 58	688 58	842 43	899 66	529 59	637 53	411 10	591 59	584 14	554 88	1,717 95	748 67	9,805 70

"NEW DOMINION."

Gages	145 00	277 66	523 79	511 30	199 72	82 34	147 50	140 00	147 50	254 23	440 25	471 58	3,340 87
Houille	.....	.....	.....	89 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	283 50	372 75
Approvisionnements	.....	.....	74 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 00	.....	77 43
Equipement	.....	.....	346 63	.....	.....	.....	9 05	.....	.....	.....	.....	.....	355 68
Eau	.....	.....	.....	.....	.....	11 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11 10
Réparations	.....	.....	42 56	.....	70 91	.....	.....	.....	.....	154 99	822 96	.....	1,091 42
Pilotage	.....	.....	.....	.....	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 00
Remorquage	.....	.....	130 00	.....	150 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	280 00
Quaiage	.....	.....	30 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00
Menues dépenses	.....	.....	21 29	.....	.....	3 55	.....	.....	.....	.....	31 63	.....	56 47
Totaux	145 00	277 66	1,168 70	600 55	426 63	96 99	156 55	140 00	147 50	409 22	1,297 84	755 08	5,621 72
Frais d'exploitation	.....	277 66	728 22	600 55	426 63	.....	.....	.....	.....	.....	474 88	755 08	3,263 02
Réparat ordinaires	145 00	.....	.....	.....	.....	96 99	156 55	140 00	147 50	409 22	822 96	.....	1,918 22
do extraordinair.	.....	.....	440 48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	440 48
Totaux	145 00	277 66	1,168 70	600 55	426 63	96 99	156 55	140 00	147 50	409 22	1,297 84	755 08	5,621 72

"CAPE BRETON."

Gages	1,041 29	475 10	448 94	530 27	496 00	195 00	147 50	140 00	147 50	911 38	458 25	418 71	5,409 94
Houille	108 90	.....	78 20	.....	48 67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	235 77
Approvisionnements	.....	.....	.....	19 29	.....	34 19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53 48
Equipement	.....	.....	6 03	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 03
Eau	142 00	.....	148 00	44 00	77 66	.....	.....	.....	.....	.....	11 00	.....	422 66
Réparations	.....	.....	.....	.....	.....	91 40	.....	.....	.....	1,008 50	198 26	930 37	2,228 53
Remorquage	600 00	750 00	237 50	600 00	736 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	55 00	2,978 50
Menues dépenses	.....	.....	.....	.....	.....	18 16	.....	.....	.....	.....	24 00	.....	42 16
Totaux	1,892 19	1,225 10	918 67	1,193 56	1,358 33	338 75	147 50	140 00	147 50	1,919 88	691 51	1,404 08	11,377 07
Frais d'exploitation	1,892 19	1,225 10	918 67	1,193 56	1,358 33	.....	.....	.....	.....	.....	493 25	473 71	7,554 81
Réparat. ordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	338 75	147 50	140 00	147 50	1,919 88	198 26	930 37	3,822 26
Totaux	1,892 19	1,225 10	918 67	1,193 56	1,358 33	338 75	147 50	140 00	147 50	1,919 88	691 51	1,404 08	11,377 07

"PRINCE EDWARD."

Gages	689 00	527 75	524 50	524 50	558 44	145 00	147 50	140 00	147 50	1,057 60	464 36	540 95	5,467 10
Houille	249 15	.....	.....	69 92	40 98	22 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	382 05
Approvisionnements	.....	.....	111 01	.....	.....	1 48	28 18	28 18	.....	.....	.....	.....	168 85
Equipement	.....	.....	66 55	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00	.....	71 55
Eau	.....	28 07	.....	.....	59 04	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00	92 11
Reparations	35 65	.....	419 53	.....	.....	95 00	.....	.....	.....	379 01	837 41	.....	1,766 59
Pilotage	.....	.....	40 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00
Remorquage	.....	.....	2,775 00	425 00	964 76	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,164 76
Menues dépenses	.....	.....	5 12	.....	20 00	3 98	.....	13 00	.....	.....	25 92	.....	68 02
Totaux	973 80	555 82	3,941 71	1,019 42	1,643 22	267 46	175 68	181 18	147 50	1,436 61	1,332 68	545 95	12,221 03
Frais d'exploitation	973 80	555 82	3,522 18	1,019 42	1,643 22	.....	.....	.....	.....	.....	495 28	545 95	8,755 67
Réparat. ordinaires	.....	.....	419 53	.....	.....	267 46	175 68	181 18	147 50	1,436 61	837 40	.....	3,465 36
Totaux	973 80	555 82	3,941 71	1,019 42	1,643 22	267 46	175 68	181 18	147 50	1,436 61	1,332 68	545 95	12,221 03

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Suite.*

"GEO. McKENZIE."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre.	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	947 99	487 75	484 50	484 50	483 95	425 74	490 63	478 00	504 75	472 81	487 75	484 50	6,232 87
Houille	175 20	.....	.....	.....	72 60	.....	16 00	.....	.....	.....	.....	.....	263 80
Approvisionnements	103 60	.....	50 02	.....	14 14	.....	103 31	.....	.....	.....	71 66	.....	342 73
Equipement	.....	.....	30 84	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 84
Eau	5 25	.....	.....	.....	.....	.....	6 63	31 38	26 75	21 63	21 50	.....	113 14
Réparations	43 00	.....	23 46	.....	.....	.....	116 30	.....	126 41	49 60	9 15	184 91	552 83
Remorquage	350 00	1,137 50	600 00	600 00	750 00	.....	800 00	.....	.....	.....	.....	.....	4,237 50
Quaiage	.....	.....	.....	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 86	30 86
Menues dépenses	17 63	13 50	6 90	.....	.....	30 25	20 00	164 00	20 27	.....	10 00	.....	282 55
Totaux	1,642 67	1,638 75	1,195 72	1,084 50	1,340 69	455 99	1,552 87	673 38	678 18	544 04	600 06	680 27	12,087 12
Frais d'exploitation.	1,599 67	1,638 75	1,172 26	1,084 50	1,340 69	455 99	1,436 55	673 38	551 77	494 44	590 91	495 36	11,434 29
Réparat. ordinaires.	43 00	.....	23 46	.....	.....	.....	116 30	.....	126 41	49 60	9 15	184 91	552 83
Totaux	1,642 67	1,638 75	1,195 72	1,084 50	1,340 69	455 99	1,552 87	673 38	678 18	544 04	600 06	680 27	12,087 12

"NIPISSING."

Gages	479 42	455 72	421 20	426 00	343 52	31 00	31 00	28 00	31 00	181 14	366 59	415 77	3,210 36
Houille	150 70	.....	.....	87 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	238 06
Bois	159 80	264 00	182 50	68 25	42 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	241 80	958 35
Approvisionnements	12 35	76 55	.....	2 70	1 65	.....	.....	.....	.....	53 20	61 88	17 70	226 03
Equipement	.....	33 92	17 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40 00	114 10	.....	205 52
Réparations	14 35	84 09	7 05	2 50	.....	10 75	61 21	.....	15 31	222 93	251 87	85 81	755 87
Pilotage	.....	.....	.....	6 10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 10
Remorquage	.....	.....	.....	1 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 50
Menues dépenses	14 70	12 06	3 65	1 82	2 28	.....	.....	.....	.....	.....	5 43	0 52	40 46
Total	831 32	926 34	631 90	596 23	389 45	41 75	92 21	28 00	46 31	497 27	799 87	761 60	5,642 25
Frais d'exploitation.	816 97	842 25	624 85	593 73	389 45	31 00	31 00	28 00	31 00	274 34	548 00	675 79	4,886 38
Réparat. ordinaires.	14 35	51 1	7 05	2 50	.....	10 75	40 00	.....	.....	96 42	251 87	25 28	499 43
do extraordinaires	.....	32 88	.....	.....	.....	.....	21 21	.....	15 31	126 51	.....	60 53	256 44
Totaux	831 32	926 34	631 90	596 23	389 45	41 75	92 21	28 00	46 31	497 27	799 87	761 60	5,642 25

"QUEEN."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts.
Gages	531 94	560 05	595 91	542 46	407 52	44 00	31 00	28 00	31 00	30 00	265 06	547 28	3,614 22
Houille	.....	180 72	.....	118 08	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54 08	156 44	509 32
Bois	.....	10 50	.....	5 24	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 74
Approvisionnements	17 38	4 06	10 68	6 16	.....	.....	.....	.....	.....	38 00	66 11	28 56	170 95
Equipement	.....	.....	17 94	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 00	26 33	47 27
Réparations	251 65	79 19	86 38	32 50	14 45	12 50	.....	.....	.....	150 59	393 53	53 01	1,073 80
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	85 00	.....	85 00
Menues dépenses	5 95	.....	.....	.....	3 60	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9 55
Totaux	806 92	834 52	710 91	704 44	425 57	56 50	31 00	28 00	31 00	218 59	866 78	811 62	5,525 85
Frais d'exploitation.	555 27	755 33	624 53	671 94	411 12	44 00	31 00	28 00	31 00	68 00	473 25	758 61	4,452 05
Réparat. ordinaires.	251 65	79 19	28 65	32 50	14 45	12 50	.....	.....	.....	5 20	54 54	53 01	531 69
do extraordinaires	.....	.....	57 73	.....	.....	.....	.....	.....	.....	145 39	338 99	.....	542 11
Totaux	806 92	834 52	710 91	704 44	425 57	56 50	31 00	28 00	31 00	218 59	866 78	811 62	5,525 85

"CHALLENGE"

Gages	340 00	340 00	340 00	340 00	340 00	106 79	40 00	40 00	40 00	288 49	333 89	333 00	2,882 17
Houille	78 75	154 09	201 19	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	228 00	662 03
Bois	62 00	31 50	160 00	.....	172 50	.....	.....	.....	.....	178 75	122 50	63 00	790 25
Vivres	125 55	106 75	244 55	28 05	121 50	40 50	.....	.....	.....	88 20	126 45	116 80	998 35
Approvisionnements	15 38	10 45	8 87	.....	20 60	25 90	.....	.....	.....	121 85	.....	.....	203 05
Equipement	30 00	210 93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35 00	52 75	248 29	15 25	592 22
Réparations	33 58	44 31	2 40	37 50	105 21	.....	17 30	.....	75 00	206 62	105 33	288 49	915 74
Pilotage	.....	.....	20 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20 00
Remorquage	.....	.....	200 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90 00	290 00
Menues dépenses	.....	18 80	14 40	3 50	.....	.....	.....	.....	.....	10 05	.....	5 75	52 50
Totaux	685 26	916 83	1,191 41	409 05	759 81	173 19	57 30	40 00	150 00	946 71	936 46	1,140 29	7,406 31
Frais d'exploitation.	651 68	872 52	1,189 01	371 55	654 60	173 19	40 00	40 00	75 00	740 09	831 13	851 80	6,490 57
Réparat. ordinaires.	33 58	44 31	2 40	37 50	67 96	.....	.....	.....	75 00	145 77	105 33	.....	511 85
do extraordinaires	.....	.....	.....	.....	37 25	.....	17 30	.....	.....	60 85	.....	288 49	403 89
Totaux	685 26	916 83	1,191 41	409 05	759 81	173 19	57 30	40 00	150 00	946 71	936 46	1,140 29	7,406 31

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, etc.—*Fin.*

"No 1."

Items.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Décembre	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	292 00	269 85	71 22	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	633 07
Houille	.....	166 47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	166 47
Bois	9 00	38 06	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47 06
Vivres	1 2 00	125 26	16 79	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	274 05
Approvisionnements	3 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 30
Réparations	13 88	22 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35 88
Remorquage	616 00	568 00	78 00	.....	202 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,464 00
Quaiage	16 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 15
Menues dépenses	5 59	22 50	82 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110 09
Totaux	1,087 92	1,212 14	248 01	.....	202 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,750 07
Frais d'exploitation.	1,074 04	1,190 14	248 01	.....	202 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,714 19
Réparat. ordinaires.	13 88	22 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35 88
Totaux	1,087 92	1,212 14	248 01	.....	202 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,750 07

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

"ST. LAWRENCE."

NATURE DES MATIÈRES ENLEVÉES.	Juillet.	Août.	Septembre	Octobre.	Novembre	Déc.	Janvier	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin	Grands totaux.
													Cub. yds.
Tuf	.....	.....	.....	1,093½	262	700½	.....	.....	.....	525	130½	1,443½	4,155
Argile et pierre	225	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225
Sable ordinaire	5,550	.....	350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,150	3,850	12,900
Algues, pilots, vieux bois de ch. et vase.	.....	3,850	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,850
Vase	.....	.....	350	1,094	263	699½	.....	.....	.....	525	132	1,444	4,507½
Totaux	5,775	3,850	700	2,187½	525	1,400	.....	.....	.....	1,050	3,412½	6,737½	25,637½

"CANADA."

Tuf	225												225
Gravier	225												225
Argile											3,060		3,060
Sable ordinaire	180												180
Ecailles d'huîtres et lest					45								45
Vase	3,510	7,290	4,410	3,690	1,350						1,980	6,570	28,800
Totaux	4,140	7,290	4,410	3,690	1,395						5,040	6,570	32,535

"NEW DOMINION."*

Argile			7,087	3,570								500	11,157
Argile et pierre			3,255	1,120								1,225	5,600
Sable ordinaire			1,488	490									1,978
Vase				3,430							1,485	3,025	7,940
Totaux			11,830	8,610							1,485	4,750	26,675

"CAPE BRETON."

Cailloux												1,129	1,129
Gravier												1,129	1,129
Argile												674	674
Sable ordinaire	210	305	315	450								1,128	2,408
Vase	3,990	6,195	5,440	3,345	12,600						4,695	1,170	37,435
Totaux	4,200	6,500	5,755	3,795	12,600						4,695	5,230	42,775

*Nouvelle coque construite en juillet et août.

NATURE ET QUANTITÉ des matières enlevées par les dragueurs suivants—*Suite.*

"PRINCE EDWARD."

NATURE DES MATIÈRES ENLEVÉES.	Juillet.	Août.	Sept.	Oct.	Nov.	Déc.	Janv.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
Sable ordinaire	2,805	6,950	10,180	1,545	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,055	.....	23,535
Vase	8,490	.....	2,520	6,255	10,830	.....	.....	.....	.....	.....	8,355	19,380	55,830
Totaux	11,295	6,950	12,700	7,800	10,830	.....	.....	.....	.....	.....	10,410	19,380	79,365

"GEO. McKENZIE."

Tuf	368½	.....	946	308	.....	.....	137	1155	1,661	352	572	1,430	6,929½
Cailloux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	110	.....	110
Gravier	654½	3,025	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,679½
Argile et pierre	.....	3,960	3,344	1,540	2,464	.....	.....	528	.....	924	110	660	13,530
Sable ordinaire	5,725½	1,749	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,474½
Vase	1,963½	.....	.....	7,172	9,284	.....	.....	187	451	.....	1,408	1,540	22,005½
Totaux	8,712	8,734	4,290	9,020	11,748	.....	137	1,870	2,112	1,276	2,200	3,630	53,729

"NIPISSING."

Tuf	.....	.....	.....	375	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	647	1,022
Cailloux	.....	.....	.....	750	1,059	.....	.....	.....	.....	.....	75	597	2,481
Gravier	.....	.....	.....	525	1,060	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,585
Argile	675	7,150	4,212	562	.....	.....	.....	.....	.....	.....	75	243	12,917
Argile et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	590	590
Sable ordinaire	4,950	950	2,838	713	1,350	.....	.....	.....	.....	.....	1,500	2,674	14,975
Totaux	5,625	8,100	7,050	2,925	3,469	.....	.....	.....	.....	.....	1,650	4,751	33,570

"QUEEN."

Gravier compact	.....	.....	.....	1,225	2,125	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,350
Cailloux	.....	1,175	1,925	1,100	.....	.....	.....	.....	.....	.....	225	.....	4,425
Gravier	1,925	2,025	1,150	1,800	.....	.....	.....	.....	.....	.....	275	2,000	9,175
Sable ordinaire	.....	.....	975	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	975
Totaux	1,925	3,200	4,050	4,125	2,125	.....	.....	.....	.....	.....	500	2,000	17,925

"CHALLENGE."

Cailloux	.....	.....	1,200	3,650	1,400	.....	.....	.....	.....	.....	2,600	.....	8,850
Gravier	6,100	.....	1,500	4,350	2,475	.....	.....	.....	.....	3,250	4,150	5,950	27,775
Argile	.....	.....	.....	.....	3,675	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,675
Argile et pierre	650	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	650
Sable ordinaire	1,050	1,900	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,950
do très fin	.....	2,650	1,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,050
Totaux	7,800	4,550	4,100	8,000	7,550	.....	.....	.....	.....	3,250	6,750	5,950	47,950

"No. 1."

Cailloux	4,520	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,520
Argile	6,760	160	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,000
Sable ordinaire	2,240	160	80	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,480
Totaux	13,520	320	160	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14,000

FRAIS de dragage dans l'Ile du Prince-Edouard, pour les onze années expirées au 30 juin 1883.

Comté.	Localité.	Total pour les dix années terminées le 30 juin 1882.			Pour l'année 1882-3.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
King....	Grande Rivière	46,110	8,963 97	.....	.....	.....	.....	46,110	8,963 97	.....
	Rivière Montague	106,140	17,119 43	.....	.....	.....	.....	106,140	17,119 43	.....
	Murray Harbour—Sud	5,415	1,070 59	27,153 99	39,015	6,307 74	6,307 74	44,430	7,378 33	33,461 73
Queen	Quai du ch. de f., Charlottetown	41,303	10,264 56	.....	.....	.....	.....	41,303	10,264 56	.....
	Passage d'eau do	300	43 48	.....	.....	.....	.....	300	43 48	.....
	Crapaud	75,970	19,151 46	.....	.....	.....	.....	75,970	19,151 46	.....
	Pownal	41,970	9,197 62	.....	.....	.....	.....	41,970	9,197 62	.....
	Rocky-Point	21,360	3,096 29	.....	29,520	4,772 63	4,772 63	50,880	7,868 92	.....
	Rivière Vernon	17,860	6,326 72	.....	.....	.....	.....	17,860	6,326 72	.....
	Iles Wood	2,780	548 00	.....	.....	.....	.....	2,780	548 00	.....
	Creek des Neuf-Milles	31,650	6,286 46	.....	.....	.....	.....	31,650	6,286 46	.....
	Quai de Hickey	750	150 51	.....	.....	.....	.....	750	150 51	.....
	Pointe de Carr	12,165	2,441 28	.....	.....	.....	.....	12,165	2,441 28	.....
	Pinette	3,825	756 24	.....	.....	.....	.....	3,825	756 24	.....
	Fort Augustus	3,195	631 68	58,894 30	.....	.....	.....	3,195	631 68	63,666 93
		410,793	86,048 29	86,048 29	68,535	11,080 37	11,080 37	479,328	97,128 66	97,128 66

FRAIS de dragage dans Québec, pour les onze années terminées le 30 juin 1883, pris sur les crédits pour les provinces maritimes.

Iles de la Mad'leine, comté de Gaspé.	Havre-aux-Maisons	6,800	2,392 92	.....	.....	.....	.....	6,800	2,392 92	.....
	Amherst	495	242 05	2,634 97	.....	.....	.....	495	242 05	2,634 97
Témiscouata.	Rivière-du-Loup	2,587½	825 47	825 47	.....	.....	.....	2,587½	825 47	825 47
		9,882½	3,460 44	3,460 44	.....	.....	.....	9,882½	3,460 44	3,460 44

FRAIS de dragage dans la Nouvelle-Ecosse, pour les onze années terminées le 30 juin 1883.

Comté.	Localité.	Total pour les dix années terminées le 30 juin 1882.			Pour l'année 1882-83.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. c.	$ cts.	$ cts.	Vgs. c.	$ cts	$ cts.	Vgs. c.	$ cts.	$ cts.
Antigonish	Antigonish	22,025	3,649 15	.....	.....	.....	.....	22,025	3,649 15	.....
	Havre-à-Boucher	10,568	2,498 48	.....	.....	.....	.....	10,568	2,498 48	.....
	Tracadie	2,580	675 26	6,822 89	.....	.....	.....	2,580	675 26	6,822 89
Cap-Breton	Lingan	22,267	9,275 56	.....	.....	.....	.....	22,267	9,275 56	.....
	Sydney	54,600	17,781 54	.....	.....	.....	.....	54,600	17,781 54	.....
	Petite Baie Glacée	17,762½	4,755 56	.....	7,437½	4,013 36	.....	25,200	8,768 92	.....
	Port-Caledonia	4,637½	1,348 20	33,160 86	12,775	6,894 01	10,907 37	17,412½	8,242 21	44,068 23
Colchester	Tête-à-ma-gauche	24,000	5,418 82	5,418 82	19,500	5,445 49	5,445 49	43,500	10,864 31	10,864 31
Cumberland	Parrsboro'	28,945	7,804 68	.....	8,190	2,500 00	2,500 00	37,135	10,304 68	.....
	Wallace	50,885	9,908 28	17,712 96	.....	.....	.....	50,885	9,908 28	20,212 96
Digby	Digby	.....	.....	.....	6,235	1,379 64	1,379 64	6,235	1,379 64	1,379 64
Guysboro'	Guysboro'	5,400	1,413 53	.....	.....	.....	.....	5 400	1,413 53	.....
	Larry's River	26,230	6,546 70	.....	.....	.....	.....	26 230	6,546 70	.....
	Port-Mulgrave	2,160	782 00	.....	.....	.....	.....	2,160	782 00	.....
	Sherbrooke	810	354 10	9,096 33	450	142 39	142 39	1,260	496 49	9,238 72
Halifax	Chezzetcook	3,920	2,593 71	.....	.....	.....	.....	3,920	2,593 71	.....
	Passage d'eau d'Halifax	6,177	2,063 38	.....	.....	.....	.....	6,177	2,063 38	.....
	Anse aux Harengs	12,111	8,015 05	.....	.....	.....	.....	12,111	8,015 05	.....
	Ketch Harbor	2,989	985 59	.....	.....	.....	.....	2,989	985 59	.....
	Quai de Roches	1,750	620 28	.....	.....	.....	.....	1,750	620 28	.....
	Terminus du ch. de fer, Halifax	.....	.....	14,278 01	16,650	5,578 94	5,578 94	16,650	5,578 94	19,856 95
Inverness	Chéticamp	54,135	11,731 08	.....	.....	.....	.....	54,135	11,731 08	.....
	Mabou	13,892	9,233 69	20,964 77	4,060	1,133 79	1,133 79	17,952	10,367 48	22,098 56
Lunenburg	Lunenburg	29,070	10,849 66	.....	.....	.....	.....	29,070	10,849 66	.....
	Baie Mahone	21,844	5,958 65	.....	.....	.....	.....	21,844	5,958 65	.....
	Anse Vogler	11,610	5,075 53	21,883 84	.....	.....	.....	11,610	5,075 53	21,883 84

FRAIS de dragage dans la Nouvelle-Écosse, pour les onze années terminées le 30 juin 1883.

Comté.	Localité.	Total pour les dix années terminées le 30 juin 1882.			Pour l'année 1882-83.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs c.	$ cts.	$ cts	Vgs c.	$ cts.	$ cts	Vgs. c	$ cts	$ cts.
Pictou	Quai de la Cie houill. d'Acadie	7,000	2 535 00	.....	3,240	1,025 26	.....	10,240	3,560 26	.....
	Mines Albion	9 475	2,181 25	.....	.....	.....	.....	9,475	2,181 25	.....
	Rivière de l'Est	88,870	19,559 53	.....	.....	.....	.....	88,870	19,559 53	.....
	Quai de la Cie houill., Halifax.	1,650	359 90	.....	.....	.....	.....	1,650	359 90	.....
	Quai public de Pictou	7,020	1,726 72	.....	24,900	5,706 84	.....	31,920	7,433 56	.....
	Quai du ch. de fer de Pictou	29,889	9,264 29	.....	.....	.....	.....	29,889	9,264 29	.....
	Débarcadère de Pictou	2,970	1,366 92	.....	.....	.....	.....	2,970	1,366 92	.....
	Quai des mines de Vale	1,395	682 15	.....	.....	.....	.....	1,395	682 15	.....
	Rivière John, chantier de navires et banc	78,337	18,614 02	.....	2,795	780 53	.....	81,132	19,394 55	.....
	Rivière du Milieu	3,330	996 39	.....	3,070	857 32	8,369 95	6,400	1,853 71	.....
	New-Glasgow	26,310	5,705 59	62,991 26	.....	.....	.....	26,310	5,705 09	71,361 21
Queen	Liverpool	12,940	4,762 38	4,762 38	.....	.....	.....	12,940	4,762 38	4,762 38
Richmond	D'Escousse et Cap-la-Ronde	7,000	2,535 20	.....	.....	.....	.....	7,000	2,535 20	.....
	Canal Saint-Pierre	72,616	22,164 76	24,699 96	.....	.....	.....	72,616	22,164 76	.....
	Grand-Goulet	.....	.....	.....	23,584	5,570 49	.....	23,584	5,570 49	.....
	Rivière Bourgeois	.....	.....	.....	18,920	4,468 87	10,039 36	18,920	4,468 87	34,739 32
Shelburne	Lockport	20,825	6,334 85	6,334 85	.....	.....	.....	20,825	6,334 85	6,334 85
Yarmouth	Yarmouth	42,517	13,687 25	13,687 25	.....	.....	.....	42,517	13,687 25	13,687 25
Hants	Windsor	5,450	1,627 60	1,627 60	.....	.....	.....	5,450	1,627 60	1,627 60
		847,962	243,441 78	243,441 78	151,086½	45,496 93	45,496 93	999,768½	288,938 71	288,938 71

Frais de dragage dans le Nouveau-Brunswick, pour les onze années terminées le 30 juin 1883.

Comté.	Localité.	Total pour les dix années terminées le 30 juin 1883.			Pour l'année 1882-83.			Quantité totale.	Coût total.	Coût pour chaque comté.
		Quantité.	Coût.	Coût par comté.	Quantité.	Coût.	Coût par comté.			
		Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.	Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
Gloucester	Bathurst	72,607½	20,629 52	20,629 52	.....	.....	.....	72,607½	20,629 52	20,629 52
Kent	Richibouctou	47,735	14,299 54	.....	.....	.....	.....	47,735	14,299 54	.....
	Cocagne	1,800	786 90	.....	12,780	4,044 12	.....	14,580	4,831 02	.....
	Bouctouche	13,005	4,934 24	20,020 68	.....	.....	.....	13,005	4,934 24	.....
	do Pointe du Prêtre	.....	.....	.....	3,510	1,110 70	.....	3,510	1,110 70	.....
	do Pte de la Chapelle	.....	.....	.....	4,140	1,310 07	.....	4,140	1,310 07	.....
	do Quai de Robertson	.....	.....	.....	45	14 23	6,479 12	45	14 23	26,499 80
Northumberland	Fer-à-cheval, Miramichi	153,767½	42,294 23	42,294 23	.....	.....	.....	153,767½	42,294 23	42,294 23
Queen	Grand Lac	34,160	6,375 44	.....	*20,440	4,522 82	.....	.....	.....	.....
	do Anse de McMann*	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54,600	10,898 26	.....
	Jemseg	45,720	10,256 88	.....	.....	.....	.....	45,720	10,256 88	.....
	Washademoak	48,975	6,340 83	22,973 15	.....	.....	4,522 82	48,975	6,340 83	27,495 97
Saint-Jean	Saint-Jean, termin. de l'Interc.	139 810	37,130 01	.....	.....	.....	.....	139,810	37,130 01	.....
	do Ile Navy	6,300	2,754 17	.....	.....	.....	.....	6.300	2,754 17	.....
	Anse au Marbre	29 925	4,374 40	.....	.....	.....	.....	29,925	4,374 40	.....
	Barnhill et Murray	9,310	1,360 93	45,619 51	.....	.....	.....	9 310	1,360 93	45,619 51
Sunbury	Oromocto	107,003	22,671 12	22,671 12	.....	.....	.....	107,003	22,671 12	22,671 12
Westmoreland	Pointe du Chêne	3,240	796 94	796 94	7,650	2,420 76	2,420 76	10,890	3,217 70	3,217 70
York	Frédéricton	39,395	7,699 15	7,699 15	.....	.....	.....	39,395	7,699 15	7,699 15
*Dragueur "New Dominion," 1880-81		.....	777 84	777 84	.....	.....	.....	.....	777 84	777 84
		752,753	183,482 14	183,482 14	48,565	13,422 70	13,422 70	801,318	196,904 84	196,904 84

* Le dragueur n'a pas été employé en 1880-81 ; les dépenses ci-dessus sont pour soins et réparations.

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités; la dépense totale annuelle sur chaque dragueur et la moyenne du coût par verge cube.

"CHALLENGE."

Localités.	Tuf.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Argile.	Gravier.	Cailloux.	Vase.	Totaux.
Goderich	.....	650	1,050	.....	.....	6,100	.....	.....	7,800
Au Sable	.....	.....	1,900	4,050	.....	.....	.....	.....	5,950
Thornbury	.....	.....	.....	.....	.....	9,300	7,450	.....	16,750
Meaford	.....	.....	.....	.....	3,675	6,425	1,400	.....	11,500
Lion's Head	.....	.....	.....	.....	.....	5,950	.....	.....	5,950
	.....	650	2,950	4,050	3,675	27,775	8,850	.....	47,950

Total de la dépense annuelle..... $7,406.21 Coût par verge cube..... $15\frac{7}{16}$ cents.

"NIPISSING."

Rivière Beaudet	.....	.....	8,738	.....	12,037	.....	.....	.....	20,775
Hawkesbury	1,022	590	6,237	.....	880	525	1,422	.....	10,676
Grenville	.....	.....	.....	.....	.....	1,060	1,059	.....	2,119
	1,022	590	14,975	.....	12,917	1,585	2,148	.....	33,570

Total de la dépense annuelle..... $5,624 25 Coût par verge cube ..... $16\frac{8}{10}$ cents.

ETAT indiquant les matières enlevées par les dragueurs aux différentes localités, etc.—*Suite.*

"QUEEN."

Localités.	Gravier compact.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Argile.	Gravier.	Cailloux.	Vase.	Totaux.
Laprairie	3,350		975			9,175	4,425		17,925

Total de la dépense annuelle..... $5,525.85 Coût par verge cube..... 30¾ cents.

"N° 1," (Elévateur.)

Localités.	Tuf.	Argile et pierre.	Sable ordinaire.	Sable fin.	Argile.	Gravier.	Argile et cailloux.	Vase.	Totaux.
Saint-Placide							13,520		13 520
Saint-Charles			480						480
			480				13,520		14,000

Total de la dépense annuelle..... $2,750.07 Coût par verge cube..... 19⅝ cents.

DÉTAILS des dragages faits dans les provinces maritimes.

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick.		
			Quantité.	Coût.	Coût total.
			Vgs. cub.	$ cts.	$ cts.
"New Dominion"	Grand Lac, anse McMann....	Queen.....	20,440	4,522 82	4,522 82
	Digby.....	Digby.....	.....	.....	.....
"Canada".....	Sherbrooke.....	Guysboro'.....	.....	.....	.....
	Cocagne.....	Kent.....	12,780	4,044 12	.....
	Bouctouche, pointe du Prêtre	do	3,510	1,110 70	.....
	do pte de la Chapelle	do	4,140	1,310 07	.....
	do quai Robertson...	do	45	14 23	.....
	Pictou, quai de la Cie houillière d'Acadie.....	Pictou.....	.....	.....	.....
	Quai public de Pictou	do	.....	.....	.....
	Pointe du Chêne.....	Westmoreland.....	7,650	2,420 76	8,899 88
"Cape Breton"....	Tête-à-ma-gauche	Colchester.....	.....	.....	.....
	Quai public de Pictou.....	Pictou.....	.....	.....	.....
	Rivière John	do	.....	.....	.....
	Mabou	Inverness.....	.....	.....	.....
	Rivière du Milieu.....	Pictou.....	.....	.....	.....
"Prince Edward"	Murray Harbour	King.....	.....	.....	.....
	Quai public de Pictou.....	Pictou.....	.....	.....	.....
	Rocky Point.....	Queen.....	.....	.....	.....
"St. Lawrence".	Caledonia	Cap-Breton.....	.....	.....	.....
	Baie Glacée.....	do	.....	.....	.....
	Term. du ch. de fer d'Halifax	Halifax.....	.....	.....	.....
"Geo. McKenzie"	Grand Goulet.....	Richmond	.....	.....	.....
	Rivière Bourgeois.....	do	.....	.....	.....
	Term. du ch. de fer d'Halifax	Halifax.....	.....	.....	.....
A la main	Ile aux Perdrix, améliorations de la rivière.....	Cumberland	.....	.....	.....
			48,565	.....	13,422 70

Dragueur.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.	
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
	Vgs. cubes.	$ cts,	Vgs. cubes.	$ cts.
"New Dominion"	20,440	4,522 82	6,235	1,379 64
"Canada"	28,125	8,899 88	4,410	1,395 49
"Cape Breton"	.....	.....	42,775	11,945 20
"Prince Edward"	.....	.....	10,830	1,750 93
"St. Lawrence"	.....	.....	25,637½	13,834 97
"Geo. McKenzie"	.....	.....	53,729	12,690 70
	48,565	13,422 70	143,616½	42,996 93

pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité par chaque dragueur.	Total de la dépense.
Quantité.	Coût.	Coût total.	Quantité.	Coût.	Coût total.		
Vgs cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6,235	1,379 64	1,379 64	.....	.....	.....	26,675	5,902 46
450	142 39	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,240	1,025 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....
720	227 84	1,395 49	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	32,535	10,295 37
19,500	5,445 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....
13,350	3,728 07	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,795	780 53	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4,060	1,133 79	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3,070	857 32	11,945 20	.....	.....	.....	42,775	11,945 20
.....	.....	.....	39,015	6,307 74	.....	.....	.....
10,830	1,750 93	1,750 93	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	29,520	4,772 63	11,080 37	79,365	12,831 30
12,775	6,894 01	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7,437½	4,013 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....
5,425	2,927 60	13,834 97	.....	.....	.....	25,637½	13,834 97
23,584	5,570 49	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18,920	4,468 87	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11,225	2,651 34	12,690 70	.....	.....	.....	53,729	12,690 70
8,190	2,500 00	2,500 00	.....	.....	.....	8,190	2,500 00
151,806½	.....	45,496 93	68,535	.....	11,080 37	268,906½	70,000 00

Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance.	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	26,675	5 621 72	280 74	5,902 46	22·127
.....	.....	32,535	9,805 70	489 67	10,295 37	31·643
.....	.....	42,775	11,377 07	568 13	11,945 20	27·925
68,535	11,080 37	79,365	12,221 03	610 27	12,831 30	16·167
.....	.....	25,637½	13,176 95	658 02	13,834 97	53·965
.....	.....	53,729	12,087 12	603 58	12,690 70	23·619
68,535	11,080 37	260,716½	64,289 59	3,210 41	67,500 00	25·8901

ETAT des travaux de dragage exécutés dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense par chaque dragueur, pour les onze ans expirés le 30 juin 1883.

Dragueur.	Quantité totale et coût pour les dix ans depuis 1872-73 jusqu'à 1881-82.			1882-83.			Total pour les onze ans expirés le 30 juin 1883.		
	Quantité totale.	Coût total.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût.	Coût par verge cube.	Quantité.	Coût	Coût par verge cube
	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.		Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.
"New Dominion"	394,198	78,096 90	0·197,965	26,675	5,902 46	0·22,127	421,173	83,999 36	0·19,944
"Canada"	307,754	103,730 82	0·337,057	32,535	10,295 37	0·31,643	340,289	114,026 19	0·33,508
"Cape Breton"	366,188	87,046 03	0·237,708	42,775	11,945 20	0·27,925	408,963	98,991 23	0·24,205
"Prince Edward"	410,798	86,048 29	0·209,464	79,365	12,831 30	0·16,167	490,163	98,879 59	0·20,173
"St. Lawrence"	370,191½	107,185 99	0·289,545	25,637½	13,834 97	0·53,965	395,829	121,020 96	0·30,574
"Geo. McKenzie"	137,571	44,889 39	0·326,299	53,729	12,690 70	0·23,619	191,300	57,580 09	0·30,099
	1,987,000½	506,997 42	0·255,157	260,716½	67,500 00	0·258,901	2,247,717	574,497 42	0·25,560

ETAT des travaux de dragages faits dans chaque province, indiquant les quantités enlevées et le coût de ces dragages, pour les onze ans terminés le 30 juin 1883.

Exercice.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Coût par verge cube.
	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	Vgs cubes.	$ cts	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	Vgs cubes.	$ cts.	$ cts.
1872-73.....	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	.....	.....	.....	.....	61,320	21,663 20	0·35,328
1873-74.....	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	.....	.....	83,125	23,334 10	0·28,071
1874-75.....	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	0·33,354
1875-76.....	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	.....	.....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	0·21,642
1876-77.....	97,690	23 161 90	127,785	34,346 74	.....	.....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	0 23,594
1877-78.....	81,070	23,323 92	106,857	29,607 94	.....	.....	82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	0·23,983
1878-79.....	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	46,490	9,164 07	295,352	64,831 88	0·21,950
1879-80.....	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	0·28,197
1880-81..... ..	44,315	12,385 85	87,117½	23,061 64	2,317½	693 44	46,335	9,298 53	180,085	45,439 46	0·25,232
1881-82.....	79,640	18,626 87	89 566½	33,363 71	.....	.....	47,325	9,356 57	216,531½	61,347 15	0·28,331
1882-83.....	48,565	13,422 70	143,616½	42,996 93	.....	.....	68,535	11,080 37	260,716½	67,500 00	0·25,890
Totaux....	801,318	196,904 89	957,183½	277,003 43	9,882½	3,460 44	479,333	97,128 66	2,247,717	574,497 42	0·25,559

ANNEXE No 5.

AMÉLIORATION DU HAUT DE L'OUTAOUAIS

RAPPORT SUR LES DEUX PROPOSITIONS

1° D'endiguer la rivière aux rapides de la Montagne de manière à former une voie navigable jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, 90 milles ;

ET

2° D'endiguer le lac Témiscamingue de manière à former un réservoir pour fournir de l'eau à la rivière Outaouais durant la période des eaux basses.

PAR

HENRY F. PERLEY, INGÉNIEUR EN CHEF.

ANNEXE No 5.

AMÉLIORATION DU HAUT DE L'OUTAOUAIS.

(N° 21274).

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 16 février 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant à l'égard de certains travaux demandés sur le haut de l'Outaouais, dans le but de l'améliorer et dans l'intérêt du commerce de bois de la vallée de l'Outaouais.

Les travaux demandés ont deux objets différents et distincts en vue :

1° D'augmenter la longueur des eaux navigables en amont de la Mattawa, en construisant un barrage à la tête du rapide de la Montagne, ce qui ferait disparaître le Long Saut, et de créer une nappe d'eau comparativement tranquille jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, distance d'environ quatre-vingt-dix milles, et sur une étendue de quelques milles en remontant la rivière Blanche, ce qui permettrait aux bateaux à vapeur d'arriver jusqu'à moins de douze milles du chemin de fer Canadien du Pacifique à Mattawa.

2° De placer un barrage au pied du lac Témiscamingue, dans le but d'élever l'eau du lac jusqu'à une certaine hauteur (que l'on déterminerait plus tard) au-dessus de son niveau normal, dans le but de la retenir jusqu'à l'époque où l'eau de l'Outaouais, à un point quelconque de son cours jusqu'aux chutes de la Chaudière, devient tellement basse qu'elle nuit au flottage du bois équarri ou en grume, ou l'empêche complètement, et alors, en ouvrant les portes ou en ouvrant les vannes, de permettre à l'eau ou à une partie de cette eau ainsi retenue, de se précipiter dans la rivière et de faire flotter le bois.

On voit donc que ces deux propositions, relativement aux buts que l'on veut atteindre, sont opposées l'une à l'autre, et que toutes deux ont pour but l'amélioration de la rivière (*a*) pour l'avantage de ceux qui sont directement intéressés au maintien du commerce du bois, et (*b*) de ceux qui désirent le développement de la région à laquelle on ne peut arriver aujourd'hui par les modes ordinaires de transport, etc., et en même temps pour le bénéfice du commerce de bois par suite des facilités de communication qui en résulteraient.

En amont de l'embouchure de la Mattawa, on peut dire que l'Outaouais ne peut être remontée durant la bonne saison que par les canots, en faisant beaucoup de portages. A environ cinq milles de la Mattawa, on arrive au portage de la Cave et au portage de la Chaudière, qui rachètent les rapides portant les mêmes noms, dont la chute collective est de 11¾ pieds. De la tête du rapide de la Chaudière à celui des Erables, qui a une chute de 13 pieds, il y a une distance de quatre milles, et à une autre distance de quatre milles ou de treize milles à partir de Mattawa se trouve le rapide de la Montagne, qui a une chute de 5 pieds 5 pouces, et c'est à la tête de ce rapide que l'on veut construire un barrage pour améliorer la navigation.

Entre le rapide de la Montagne et le pied du Long Saut se trouve le lac de Sept-Lieues, qui est simplement un élargissement de la rivière, dont le courant tranquille passe entre des falaises élevées et des rives rocheuses.

Le Long Saut a six milles de longueur et consiste en onze cascades et des rapides ayant une chute collective de 48 pieds, à travers un chenal resserré et tortueux. A partir du pied de ce rapide, et jusqu'à environ un mille en aval du ruisseau du Pémican (distance de douze milles), le lac Témiscamingue n'est qu'une partie élargie de l'Outaouais ; mais à partir du point en dernier lieu nommé jusqu'à sa tête, distance

d'environ soixante milles, il prend véritablement le caractère d'un lac qui s'élargit à sa partie supérieure jusqu'à cinq milles, et reçoit du côté nord et à la moitié environ de sa longueur, les eaux de la Kippewa, et à sa tête celles de la Blanche et des Quinze. A l'embouchure de ces rivières, et autour des rives du lac, il y a des terres basses qui produisent du foin de grève en quantité considérable.

La proposition d'améliorer la rivière pour les fins de la navigation a été portée à l'attention de l'honorable ministre, et dans le cours de l'automne de 1880, un ingénieur fut envoyé dans ces parages pour faire une étude du régime de la rivière entre le rapide de la Montagne et le Long Saut; cependant, avant d'avoir terminé ses travaux il fut attaqué par la maladie qui se termina par son décès, et suivant le rapport qui vous a été adressé le 11 novembre 1880 (n° 9,208), le sous-ingénieur termina cette étude, mais ce dernier ne connaissant pas les instructions données à feu M. Lindsay, il n'a pu obtenir les renseignements nécessaires pour pouvoir faire un rapport approfondi sur le sujet. Il constata que la chute du Long Saut était de 48 pieds, comme il est dit plus haut, mais je n'avais pas de données suffisantes pour me permettre de déterminer la hauteur du barrage nécessaire pour submerger ces rapides et pour créer à leur place un courant n'ayant pas assez de force pour empêcher ou interrompre la navigation de la rivière ainsi améliorée, par les bateaux à vapeur ou autres embarcations. On ne m'a donné, non plus, aucun renseignement sur la nature de la contrée qui borde la rivière ou les cours d'eau qui s'y jettent de l'un ou l'autre côté, pour me permettre de juger si des dommages sérieux pourraient ou ne pourraient pas résulter de cette élévation permanente de cette partie de la rivière, car il ne faut pas oublier qu'outre cette élévation permanente, la rivière s'élève encore de 15 à 18 pieds à l'époque des crues du printemps, ce qui pourrait inonder plus ou moins certaines parties de la contrée qui sont aujourd'hui entièrement à l'abri de l'atteinte de toute crue de la rivière. De plus, il faudrait pourvoir au passage du bois par-dessus ce barrage, et peut être sur toute la longueur du rapide de la Montagne, au moyen d'une ou de plusieurs glissoires, l'importance des constructions dépendant de la manière dont le bois du lac ou de la Kippewa arriverait au barrage, en radeaux ou par pièces détachées. Faute de tous ces renseignements et de beaucoup d'autres que je n'ai pas énumérés, j'avais recommandé de faire de nouvelles études dans le cours de l'année dernière, mais il n'en n'a rien été fait.

L'année dernière, par suite de la sécheresse extraordinaire qui a régné dans toute la province d'Ontario et dans la partie ouest de celle de Québec, l'eau est devenue extrêmement basse, tellement qu'à beaucoup d'endroits il n'y en avait pas assez pour flotter les bois en grume et équarri, dont des milliers de pièces sont restées échouées et n'ont pu être descendues jusqu'aux scieries d'Ottawa, ou transportées jusqu'à Québec ou ailleurs. Ce manque d'eau s'est fait gravement sentir aux scieries d'Ottawa, qui n'ont pu, en conséquence, fonctionner que la moitié du temps ordinaire.

Ce manque d'eau fut cause que ceux qui sont intéressés dans le commerce du bois ont demandé la construction d'un barrage au pied du lac Témiscamingue pour en élever l'eau et la maintenir au niveau proposé, afin de pouvoir la lâcher lorsque, par suite du manque d'eau sur les biefs inférieurs de l'Outaouais, il serait difficile simon impossible de flotter le bois, parceque l'eau ainsi lâchée emporterait tout devant elle. (*Voir* n° 17612.)

Dans le cours de l'été dernier, un examen a été fait au pied du lac Témiscamingue pour obtenir des renseignements devant servir de base à une estimation du coût probable du barrage nécessaire, etc.

Quant à la préparation des plans de ce barrage, ou d'une estimation de son coût, je dois dire que je n'ai rien fait, et je dois avouer que je me suis abstenu de rien faire, parce que plus j'étudiais le problème à résoudre, plus je m'apercevais que je ne possédais pas toutes les données nécessaires pour arriver à sa solution. Ainsi, je voudrais m'assurer si lorsque l'eau qu'on retiendra dans le lac Témiscamingue sera lâchée en plus ou moins grande quantité, l'effet s'en fera sentir au point où elle sera nécessaire; comme par exemple à un point de la rivière 200 milles en aval du barrage, qui serait, disons, 240 milles en amont d'Ottawa.

Si le chenal de la rivière n'avait qu'une largeur et une prefondeur uniformes, et si elle ne recevait aucun affluent, alors nous pourrions raisonnablement calculer que toute l'eau, moins la perte par évaporation et infiltration, passant à travers le barrage, se rendrait au point voulu, grâce à l'augmentation de la hauteur et à la vélocité occasionnée par la quantité de l'eau lâchée dans le chenal, et remplirait le service qu'on en attendrait. Mais cet état de choses n'existe pas, car nous savons que l'Outaouais est une rivière dont la largeur et la profondeur varient beaucoup, qu'elle est entrecoupée de rapides et de chutes, qu'il s'y trouve de vastes étendues d'eau tranquille, et qu'elle reçoit, de plus, bon nombre de cours d'eau grands et petits ; et, par conséquent, une grande partie, et peut-être toute l'eau jugée suffisante pour les besoins du service, par les employés chargés de sa distribution au barrage, se perdrait en descendant, serait absorbée par les grandes nappes d'eau et les lacs de la rivière, et remonterait les cours d'eau et les bras latéraux.

Avant d'entreprendre aucune construction, il faudrait que cette question de la perte probable de l'eau fut décidée au moyen d'une étude de la rivière depuis la Chaudière jusqu'au lac Témiscamingue, et des cours d'eau et rivières qui s'y jettent d'un côté ou de l'autre, dans le but de constater, *premièrement*, le régime de la rivière sur toute la longueur indiquée ; *secondement*, les points où il est probable ou possible que le bois carré ou en grume s'échouera par suite du manque d'eau ; et *troisièmement*, si les cours d'eau en amont de ces points ne pourraient pas être endigués et leur eau retenue pour s'en servir lorsque l'occasion s'en présenterait.

Pour toutes ces raisons je n'offre aucun plan pour les améliorations décrites ci-haut comme nécessaires ou requises, non plus qu'aucune estimation de leur coût probable, parce que je sens que les questions dont la décision m'est laissée sont telles qu'elles exigent de ma part la plus grande circonspection et toutes les connaissances et l'habileté que je puis posséder pour les résoudre, et je sais que je ne puis, avec les renseignements limités que j'ai à ma disposition, entreprendre d'exprimer une opinion quant à la possibilité de mener à bonne fin l'un ou l'autre de ces deux projets.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A F. H. Ennis, écr.,
Secrétaire, département des Travaux publics.

MÉMOIRE.—HAUT DE LA RIVIERE OUTAOUAIS.

(Réf. n° 33644.)

Bureau de l'Ingénieur en chef,
Département des Travaux publics,
Ottawa, 12 avril 1883.

Deux projets relatifs à l'amélioration de l'Outaouais, en amont du confluent de la rivière Mattawa, ont été soumis au département, et des études préliminaires ont été faites et des rapports ont été soumis.

Ces projets ont deux objets en vue.

Le premier projet soumis au département a été la construction d'un barrage aux rapides de la Montagne, douze milles en amont de la Mattawa, d'une hauteur suffisante pour noyer le Long Saut, qui a une chute totale de 49 pieds, le but étant de créer une étendue ininterrompue de navigation jusqu'à la tête du lac Témiscamingue, distance de quatre-vingt-dix milles ; et l'on prétend que des bateaux à vapeur peuvent remonter jusqu'à une certaine distance sur la rivière Blanche, qui se décharge à la tête du lac.

Le second projet était de construire un barrage au pied du lac Témiscamingue, dans le but d'élever et de retenir l'eau du lac à une hauteur ne dépassant pas 15 pieds

au-dessus de son niveau ordinaire d'été, jusqu'à ce que l'eau de l'Outaouais ait atteint son niveau normal d'été, et alors les eaux ainsi retenues dans le lac pourraient être lâchées dans la rivière dans le double but de flotter le bois et d'en fournir une quantité suffisante aux scieries des chutes de la Chaudière à Ottawa.

On peut donc voir que ces deux projets sont en opposition l'un à l'autre. Si le barrage était construit aux rapides de la Montagne pour favoriser la navigation, alors la rivière en aval resterait, relativement aux scieries et au flottage du bois, telle qu'elle est aujourd'hui, et les propriétaires de scieries à la Chaudière n'en retireraient aucun avantage. Si le second projet était mis à exécution, alors, quant à la navigation, la rivière resterait aussi dans son état actuel.

Je ne suis pas prêt, par suite du manque de renseignements—qu'on ne pourrait obtenir qu'après une étude des plus complètes et des plus minutieuses de la rivière depuis les rapides de la Montagne jusqu'à Ottawa, et dont le coût ne serait pas moins de $5,000 (*voyez* ma lettre du 16 février 1882, n° 21274),—à exprimer une opinion sur la possibilité de mettre à exécution le projet de faire du lac Témiscamingue un réservoir pour alimenter l'Outaouais pendant la période des basses eaux; et je ne puis non plus évaluer le coût d'un barrage aux rapides de la Montagne, ni dire quel serait son effet probable sur la contrée qui se trouve au pied du lac Témiscamingue, sans de nouvelles études approfondies.

L'un ou l'autre de ces deux projets entraînerait une dépense variant de $250,000 à $500,000; comme il serait peu sage de construire ces ouvrages en bois ou autres matériaux périssables, ils devraient être construits, si toutefois on le fait, d'une manière plus solide et plus durable, afin d'en assurer la permanence et une dépense minima pour les réparations annuelles.

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en che

ANNEXE No 6.

RAPPORT SUR L'AMÉLIORATION

DE LA

RIVIÈRE DE LA POULE-D'EAU, MANITOBA

PAR

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef

ANNEXE No 6.

RELEVÉ DE LA RIVIÈRE DE LA POULE-D'EAU, MANITOBA.

(N° de renvoi, 21677.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 27 février 1883.

MONSIEUR,—Dans sa lettre n° 21491, M. Scott, M.P., demande qu'il soit accordé un crédit de $25,000 pour approfondir certaines parties de la rivière de la Poule-d'Eau, Manitoba, dans le but, dit-il, de faciliter la descente ou le flottage du bois jusqu'au lac Manitoba.

Comme il s'agit de rompre l'équilibre actuel de cette rivière, c'est une question qui demande la plus sérieuse considération.

Tout dernièrement je soumettais un rapport sur les causes du débordement du lac Manitoba, et sur les moyens à prendre pour en diminuer l'eau et la maintenir à son niveau normal à l'avenir. Je disais que le lac Manitoba avait une superficie de 1,900 milles carrés et n'était alimenté que par deux rivières, savoir : à l'extrémité sud, par la rivière Boue-Blanche, et à l'extrémité nord par la Poule-d'Eau, et que la décharge du lac, (appelée la rivière Fairford) se jetait dans le lac Saint-Martin, pour enfin se perdre dans le lac Winnipeg après avoir traversé la Petite-Saskatchewan. La raison que je donnais pour expliquer le débordement du lac, c'était qu'il recevait un volume d'eau plus considérable que n'en pouvait écouler la décharge, et que la Poule-d'Eau seule versait, à l'époque des crues, 25 pour cent plus d'eau que la rivière Fairford n'en écoulait.

La Poule-d'Eau sert de décharge au lac Winnipegoosis, et ce dernier a une superficie plus considérable que le lac Manitoba, et un niveau plus élevé de dix-neuf pieds.

Dans son état actuel, avec les îles, les cailloux et les battures qui l'obstruent, la Poule-d'Eau ne peut verser dans le lac Manitoba qu'une certaine quantité d'eau dans un temps donné, et il s'ensuit que si l'on approfondissait et élargissait son chenal, en enlevant les obstructions dont on se plaint, un volume d'eau plus considérable serait versé dans le lac, dans le même espace de temps, ce qui aurait pour effet d'inonder une plus grande étendue de terrain.

Cette opinion est appuyée sur les renseignements que j'ai recueillis sur la Poule-d'Eau, et il se pourrait qu'elle ne fût pas confirmée par le relevé qui serait fait de ces lieux. Mais bien que l'amélioration projetée serait d'un grand avantage pour tous ceux qui exploitent les limites de bois qui environnent le lac Winnipegoosis, je crois qu'il serait extrêment désirable que l'on en fît un examen soigneux, afin de déterminer la nature et l'étendue des obstructions qui existent dans cette rivière, et de s'assurer en même temps si leur enlèvement laisserait écouler une plus grande quantité d'eau dans le lac Manitoba, à l'époque des crues, et, dans ce cas, s'il ne serait pas possible de prendre des moyens pour permettre le flottage du bois sans changer d'aucune manière le régime de la rivière. En conséquence, j'ai l'honneur de recommander qu'une somme de $5,000 soit portée dans le budget supplémentaire de 1882-83, pour couvrir les frais de cette étude, et l'exécution des travaux propres à remédier de suite à cet état de choses.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. ENNIS,
Secrétaire du département des Travaux publics.

9—7½

(N° de renvoi, 21737.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 28 février 1882.

MONSIEUR,—J'ai déjà eu l'honneur, le 27 courant, de vous transmettre une lettre au sujet d'une demande concernant l'amélioration de la rivière de la Poule-d'Eau, Manitoba, dans le but d'y faire le flottage des billes et du bois de construction, mais MM. Whitehead et autres (par leur lettre n° 2 632) demandent que cette amélioration soit faite de façon à rendre la rivière navigable pour les " barges à bois et leurs remorqueurs."

Dans la lettre ci-haut mentionnée, je disais que l'inondation du pays avoisinant le lac Manitoba provenait du fait que la décharge de ce lac n'avait pas une capacité suffisante pour faire écouler l'eau que les divers tributaires du lac y déversent, et que la Poule-d'Eau—la décharge du lac Winnipégoosis—versait à elle seule dans le lac Manitoba, à l'époque des crues, 25 pour cent plus d'eau que la décharge de ce dernier —la rivière Fairford—n'en pouvait écouler, ce qui est cause que toutes les terres qui bordent ce lac sont inondées.

Le lac Winnipégoosis a une superficie de 1,936 milles carrés et un niveau de 18 pieds 9 pouces plus haut que celui du lac Manitoba, et la Poule-d'Eau coule à partir du voisinage de l'extrémité sud du lac Winnipégoosis, et faisant un détour va se jeter à l'extrémité nord, ou à la tête du lac Manitoba, distance de trente milles.

La Poule d'Eau a été explorée en 1873 par M. H. B. Smith, I.C., et est décrite comme suit dans le rapport sur les travaux du chemin de fer Canadien du Pacifique en 1874, à la page 260 :

" Après avoir parcouru une grande partie du lac Winnipégoosis, nous arrivons à la rivière de la Poule-d'Eau, qui coule dans une direction nord-est à travers des terrains bas et marécageux, avec un courant de trois milles à l'heure, sur un fond vaseux. La largeur moyenne de cette rivière est d'à peu près 500 à 600 pieds, et sa profondeur de 5 à 6 pieds. La différence du niveau dans la section appelée le " Bras Nord," est d'environ 6 pieds.

" Nous atteignons ensuite le lac de la Poule-d'Eau, nappe d'eau très peu profonde, remplie de cailloux sur un fond d'argile dure, et si rapprochés les uns des autres que nous ne pouvons trouver de chenal ; la profondeur moyenne, au mois de juillet 1872, n'était que de 3 pieds, mais les employés de la Compagnie de la Baie-d'Hudson disent qu'en 1871 la profondeur n'excédait pas 2 pieds, et qu'à leur connaissance, elle a déjà été de 1 pied 6 pouces.

" En partant du lac de la Poule-d'Eau la rivière a un courant moyen de trois à quatre milles à l'heure et coule dans une direction sud jusqu'aux " Fourches." La profondeur varie de 3½ à 17 pieds, et le chenal est à plusieurs endroits obstrué par de gros cailloux qui nuisent sérieusement à la navigation.

" La largeur moyenne de cette partie de la rivière est d'environ 500 pieds, et le fond en est pierreux jusqu'aux Fourches, où il devient vaseux."

Si la description qui précède s'applique à l'état actuel de cette rivière, on peut dire que les obstructions dont on se plaint se rencontrent principalement dans la partie inférieure de même que sur le lac de la Poule-d'Eau, c'est-à-dire sur les deux tiers, ou vingt milles de sa longueur.

Ma lettre du 27 courant exposait qu'en enlevant les obstructions et en approfondissant le chenal, il serait apporté dans le lac Manitoba, pendant un temps donné, un volume d'eau plus considérable, et qu'en venant ainsi s'ajouter à celui que la Fairford ne peut écouler, cette eau déborderait sur le pays environnant.

Les barges à bois et leurs remorqueurs ont besoin d'une profondeur d'eau de 6 pieds au moins, et je ne suis pas en état de dire, dans le moment, comment on pourrait obtenir cette profondeur, ou la conserver si on l'obtenait. Je ne puis que répéter ici ce que j'exprimais dans ma lettre du 27 courant, savoir : qu'il est désirable de faire une étude soigneuse de cette rivière avant de décider ce que l'on pourrait faire pour obtenir les améliorations demandées.

On peut remarquer que MM. Whitehead et autres allèguent que l'une des condi de la vente des coupes de bois en leur possession, c'est qu'ils construiront des-

scieries d'une capacité déterminée. Ils ne peuvent remplir cette condition, disent-ils, parce que (1°) les obstructions les empêchent d'établir sur le terrain la machinerie du moulin, et (2°) parce que les scieries, fussent-elles en état de servir, seraient inutiles, le bois coupé ne pouvant être transporté au lac Manitoba et de là à un marché.

Je me suis assuré que la condition citée plus haut liait les acheteurs des coupes situées autour du lac Winnipégoosis, et les pénalités imposées pour sa non-exécution doivent être appliquées, à moins que, à raison des faits allégués par M. Whitehead *et al* et dont il est parlé plus haut, il soit rendu un arrêté du conseil pour y remédier jusqu'à ce que les améliorations demandées et jugées nécessaires dans la Poule-d'Eau aient été faites.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. Ennis,
Secrétaire du département des Travaux publics.

(N° de renvoi, 34729)

Bureau de l'ingénieur en chef,
Ottawa, 25 mai 1883.

Monsieur,—Au sujet de la rivière de la Poule-d'Eau, Manitoba, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant de M. Thos. Guerin, I. C., lequel a fait la levée hydrographique de cette rivière, dans le cours de l'été de 1882.

" Après avoir terminé l'examen du Portage Moussu (*Mossy*), je rejoignis le parti de la rivière de la Poule-d'Eau.

" De nombreuses îles brisent le cours de cette rivière. En conséquence elle a plusieurs chenaux, mais notre relevé devait se borner au principal. J'ai constaté que dans le voisinage de l'endroit où on a mesuré l'eau en 1881, la surface se trouve aujourd'hui à environ deux pieds au-dessous du niveau qu'elle avait alors.

" Ayant pris des renseignements sur la crue et la décrue du lac de la Poule-d'Eau, un sauvage très intelligent, attaché à notre parti, m'informa que le lac avait aujourd'hui environ trois pieds d'élévation de plus qu'il n'en avait il y a quelques années. Il ajouta qu'en l'année 1881 le lac était de cinq à six pieds plus élevé qu'autrefois, mais qu'il a baissé durant l'été (1882) d'environ deux ou trois pieds. Comme les faits que j'ai pu constater par moi-même semblent confirmer les renseignements fournis par le sauvage, j'y attache beaucoup d'importance.

" D'un autre côté, M. Hartman, qui demeure dans le voisinage du lac de la Poule-d'Eau, où il fait la traite depuis nombre d'années, prétend que le lac n'a été en aucun temps qu'il se rappelle plus bas que maintenant (août 1882).

Il est important de savoir lequel de ces deux hommes a fourni les renseignements les plus exacts avant de recommander un plan pour l'amélioration de la navigation de cette rivière. Si le sauvage a dit vrai, alors il faudra dépenser une somme d'argent énorme, ainsi que vous le verrez par les sondages sur le plan, pour draguer un chenal qui permettrait la navigation des bâtiments d'un tirant d'eau de 6 pieds lorsque le lac et la rivière auront repris leur état normal; en outre, il serait dangereux de faire ce dragage, parce que l'on augmenterait par là la capacité de la rivière, et par suite le niveau du lac Manitoba, qui inonderait le pays environnant sur une étendue plus grande que cela n'a eu lieu jusqu'ici.

" Si au contraire c'est M. Hartman qui a raison, la somme à dépenser pour atteindre le même résultat serait comparativement minime.

" Dans le premier cas, il faudrait draguer sur une étendue d'environ trente milles, à une profondeur de trois ou quatre pieds, le fond de la rivière, qui est composé de cailloux sur un parcours considérable; mais dans l'autre cas il n'y aurait pas de dragage à faire, mais seulement à enlever les cailloux épars dans le chenal principal.

" Nous n'avons pas rencontré de cailloux entre le lac Winnipégoosis et le lac de

la Poule-d'Eau. Les premiers, que l'on ait vus, étaient à environ 15 milles en amont de l'embouchure de la rivière.

" Les sondages indiquent que le chenal est actuellement navigable sur tout son parcours pour des bâtiments d'un tirant d'eau de 4 pieds. Mais pour trouver cette profondeur, il faut suivre une ligne en zigzag, ce qui serait difficile pour les personnes qui ne la connaîtrait pas d'une manière complète.

" Pour avoir un chenal droit de 6 pieds de profondeur et de 150 pieds de largeur, il faudra enlever les cailloux à différents endroits sur une étendue de 12 milles. J'évalue le coût de ces travaux à $10,000.00."

Il est d'une grande importance de savoir si l'on devrait approfondir la Poule d'Eau et la rendre navigable pour des bâtiments d'un fort tirant. Cette rivière sert de décharge au lac Winnipégoosis, a une longueur de 30 milles et une pente de 19 pieds jusqu'au lac Manitoba. Le lac Winnipégoosis est situé au nord-ouest du lac Manitoba, a une superficie de 1,936 milles carrés, et reçoit les eaux d'une étendue considérable du pays à l'ouest. Le lac Manitoba a une superficie de 1,900 milles carrés et se décharge au moyen de la Fairford dans le lac Saint-Martin, et de là dans le lac Winnipeg. La chute totale est de 42 pieds.

Dans mon rapport du 15 février 1882, je parlais du débordement du lac Manitoba et je l'expliquais par le fait que la Fairford n'est pas assez considérable pour écouler l'eau apportée dans le lac, que son embouchure est obstruée par des rochers, et que pour y remédier il faudrait établir des chenaux latéraux, etc.

Comme le lac Winnipégoosis est plus grand que le lac Manitoba, qu'il égoutte une étendue de pays plus considérable et est alimenté par des tributaires importants, et que toute l'eau de ce lac *doit* se jeter dans le lac Manitoba pour de là couler dans le lac Winnipeg, et comme dans l'état actuel de la Poule-d'Eau le lac Manitoba *déborde*, il s'en suit que si l'on améliore la Poule-d'Eau en l'approfondissant ou en enlevant les obstructions qui y existent, afin de la rendre navigable pour des bâtiments d'un plus fort tirant d'eau, sa capacité se trouvera augmentée, et elle versera un plus grand volume d'eau dans le lac Manitoba, lequel, par suite, inondera une plus grande étendue de terrains avoisinants. Pour cette raison, ou jusqu'à ce que les travaux projetés pour l'agrandissement de la Fairford soient mis à exécution, je ne puis recommander l'approfondissement de la Poule-d'Eau sur tout son parcours.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. Ennis,
Secrétaire du département des Travaux publics.

— —

ANNEXE No 7.

ETAT DU MATÉRIEL DE DRAGAGE

DU

CANADA

(N° 40439.)

ANNEXE No 7.

ETAT du nombre de dragueurs, remorqueurs, chalans et bateaux de levage appartenant au département, ainsi que du nombre d'hommes de l'équipage, les gages moyens par mois, le coût de construction pour l'année 1882, etc.

Province dans laquelle le bâtiment a été employé.	Nom du bâtiment.	Description du bâtiment.	Nombre d'hommes de l'équipage.	Gages moyens par mois.	Coût de construction.	Observations.
				$ cts.	$ cts.	
Nouvelle-Ecosse et Nouveau-Brunswick	St. Lawrence	Dragueur à godets	15	495 97	116,389 48	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1874-76.
do do	Canada	do	11	370 85	42,778 44	Dragueur à godets avec coque en fer, construit à Glasgow en 1871-73.
do do	New Dominion	Drag. à cuiller et 8 chalans.	11	238 76	30,826 51	Drag. à cuill., coque en bois, const. en '71-72.
do do	Cape Breton	do 5 do	13	284 66	19,744 38	do do '74-75.
do do	George McKenzie	do 4 do	11	271 47	15,000 00	do do acheté en 1879
Ile du Prince-Edouard	Prince Edward	do 6 do	11	322 21	23,582 07	Transféré par le gouver. local de l'I. P-E., lors de l'entrée de cette prov. d. la conf., moy. le paiem. de $22,000. Drag. à cuill., coq. en bois.
Québec	Queen of Canada	do	8	233 49	15,000 00	Dragueur à cuiller avec coque en bois, acheté avant la confédération.
do	Chalans	2 chalans		198 02		Ces chalans ayant un pont plat, il faut 8 à 12 hommes de plus.
do	Nipissing	Drag. à cuiller et 2 chalans.	8	260 60	15,501 57	Acheté en juillet 1880; dragueur à cuiller en bois.
do	Dennis	Remorqueur	3	142 28	2,000 00	Acheté à la même époque que le *Nipissing*.
do	Baillairgé	Bateau de levage et chalan	9	300 00	1,600 00	Construit en 1881-82 pour opérer dans les courants rapides. Se compose de 2 barges à fond plat de 42 x 8 x 3 pds., en pointe aux deux bouts et placées à 7 pds. d'intervalle, réunies au sommet par une plateforme en pièces de bois de 23 x 26 pds., système Catamaran, supportant une charpente de 14 pds. de haut et munies de machines de levage, griffes, etc.
Ontario	Challenge	Drag. à cuiller et 2 chalans.	6	219 03	31,211 32	Reconst. en '73-74; drag. à cuill., coque en bois.
do	Trudeau	Remorqueur	3	117 43	6,847 05	Acheté en 1876.
Colombie-Britannique	Dredger	Drag. à godets et 6 chalans.	10	566 54	60,000 00	Construit par le gouvernement local en 1865 et transféré au Canada lors de la confédération.
do	Georgie	Remorqueur			6,250 00	Acheté en 1875.

ANNEXE No 8.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC

RAPPORTS SUR L'ÉTAT DES TRAVAUX DE LA LEVÉE ET DES BASSINS DE LA PRINCESSE LOUISE, RIVIERE SAINT-CHARLES, ET DU BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE QUÉBEC.

ANNEXE No 8.

AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC—RIVIERE SAINT-CHARLES; ET BASSIN DE RADOUB DE LÉVIS.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
(N° de renvoi, 39166.) QUÉBEC, 9 octobre 1883.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre du 28 juillet dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint les rapports sur le bassin de radoub et les améliorations du port, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

J'ai l'honneur d'être monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. H. VERRET.
Secrétaire-trésorier.

F. H. ENNIS,
Secrétaire du département des Travaux publics,
Ottawa.

TRAVAUX D'AMÉLIORATIONS DU PORT DE QUÉBEC.

RAPPORT SUR L'AVANCEMENT DES TRAVAUX DE LA LEVÉE DE LA PRINCESSE LOUISE, RIVIÈRE SAINT-CHARLES.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
DIVISION DE L'INGÉNIEUR LOCAL,
QUÉBEC, 6 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de l'honorable ministre des Travaux publics, sur l'avancement, pendant l'exercice terminé au 30 juin 1883, des travaux mentionnés plus haut.

Après avoir terminé l'entreprise de la première section des travaux et demandé de nouvelles soumissions pour le dragage nécessaire à la construction du mur transversal, en ligne avec le prolongement de la rue Dalhousie, ainsi que pour fermer la levée Louise, en pilotant à l'extrémité du quai de Dinning, près de l'usine à gaz, au bout de la rue Ramsay, il n'a rien été fait jusqu'à la fin de l'exercice; mais on a dressé des contrats qui ont été signés par MM. Larkin, Connolly et Cie. De plus, on a préparé des matériaux et construit un fort outillage de dragage, et autre, dont ce département n'avait ni le contrôle ni la responsabilité, à l'égard du paiement ou autrement.

Les entrepreneurs ont cependant poussé ces travaux préliminaires avec vigueur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WOODFORD PILKINGTON, I.M., I.C.
Ingénieur local.

A. H. VERRET, écr.,
Secrétaire-trésorier.

RAPPORT SUR L'AVANCEMENT DES TRAVAUX DU BASSIN DE RADOUB A SAINT-JOSEPH DE LÉVIS.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
DIVISION DE L'INGÉNIEUR LOCAL,
QUÉBEC, 6 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport, pour l'information de l'honorable ministre des Travaux publics, sur l'avancement, pendant l'exercice terminé au 30 juin 1883, des travaux du bassin de radoub actuellement en voie de construction à la Pointe-Lévis.

Jusqu'à cette date les dépenses pour ces travaux, y compris la construction, les pompes, le caisson, le batardeau, les dépenses des ingénieurs et diverses, représentaient un total de $419,096.79, réparti comme suit :—

Larkin et Cie	$305,917 35
Wighams Richardson	29,331 45
Carrier, Lainé et Cie	19,076 00
Dépenses des ingénieurs et diverses	64,771 99
Total	$419,096 79

Par suite du temps qu'il a fallu prendre pour achever de bétonner le barrage et le fond formant une annexe aux constructions extérieures, les travaux généraux n'ont pas dépassé l'arrière du barrage intermédiaire. Les travaux achevés comprennent donc 300 pieds sur les 500 que doit avoir la construction ou le bassin proprement dit, ainsi que les ouvrages à l'entrée se rattachant aux murs en aile antérieurement construits.

Il reste à terminer les radiers à l'entrée, ainsi que l'enclave du caisson, l'abri des machines, les puisards des pompes et les aqueducs de décharge ; de plus l'installation des machines, chaudières, etc. Tous les matériaux de ces ouvrages sont déjà sur le terrain ou à l'usine de MM. Carrier, Lainé et Cie.

Le caisson mobile devra être ajusté et essayé, et les bords de l'entrée dressés de manière à s'adapter aux bords correspondants du caisson, opération très difficile et importante et de laquelle dépend le succès de l'entreprise entière.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WOODFORD PILKINGTON, I.M., I.C.,
Ingénieur local.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE No 9.

RAPPORT

SUR

L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL

ENTRE

MONTRÉAL ET QUÉBEC

PAR

LES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL

ANNEXE No 9.

RAPPORT DES COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE MONTRÉAL ET QUÉBEC.

(N° 40254.)

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, par ordre des commissaires du port et pour l'information de l'honorable ministre des Travaux publics, le rapport de l'ingénieur en chef sur les opérations de dragage qui ont été faites, pendant l'exercice expiré le 30 juin dernier, dans le but d'approfondir le chenal des navires entre Montréal et Québec.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

F. H. ENNIS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics.

COMMISSAIRES DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONTRÉAL, 7 novembre 1883.

MONSIEUR,—Me conformant à la demande du secrétaire des Travaux publics, j'a l'honneur de présenter le rapport suivant sur les travaux de creusage exécutés, pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, dans le chenal des navires entre Montréal et Québec.

Les travaux de l'été de 1882 avaient pour objet de remplir la promesse, faite il y a quelques années, que le chenal de 25 pieds serait ouvert à la navigation cette année-là.

On s'est surtout efforcé d'exécuter ces travaux aussitôt que possible dans l'été, afin que le commerce pût profiter de leur résultat aux eaux basses de l'automne. Dans ce but, deux des plus gros dragueurs, une écrevisse, ou appareil pour enlever les pierres et cailloux, et les remorqueurs affectés à leur service, furent employés jour et nuit ; de plus, les autres appareils de dragage du port de Montréal furent mis à contribution autant que possible pour aider à l'outillage ordinaire employé dans le chenal.

Le but fut atteint, et, le 3 octobre dernier, le chenal approfondi était inauguré, par un certain nombre de représentants du haut commerce et de l'industrie, qui y faisaient une excursion à bord du steamer *Peruvian*. Après que la profondeur voulue eut été obtenue, l'outillage de dragage fut employé, jusque vers la fin de la navigation en 1882, à élargir, redresser et améliorer davantage le chenal aux endroits où la chose paraissait le plus nécessaire. Depuis la clôture de la navigation en 1882 jusqu'au 30 juin 1883, rien de plus n'a été fait. Bref, on peut dire qu'à l'expiration de l'exercice 1882-83, le chenal était creusé et essayé à une profondeur nette de 25 pieds à l'eau basse de 11 pieds sur les battures du lac Saint-Pierre, partant en amont du Cap-à-la-Roche ; mais à ce dernier endroit et au Cap-Charles qui l'avoisine, il faut profiter

d'une bonne marée moyenne pour y passer, avec la profondeur qui existe maintenant ailleurs.

La largeur du chenal dragué est de 325 pieds dans les parties droites du lac Saint-Pierre, entre la bouée blanche et le phare flottant n° 1; dans les autres parties droites, la largeur mimimum est de 300 pieds, et elle augmente aux courbes et autres endroits où la navigation l'exige. Les endroits où les plus grandes quantités de travaux ont été faites pendant l'année sont :—le Cap-à-la-Roche, le lac Saint-Pierre, le chenal de Contrecœur et la Pointe-aux-Trembles (*en haut*).

Voici les principaux détails des opérations de l'année. Les frais du dragage à chaque endroit sont généralement portés au même chiffre que ceux de l'été précédent, pour la raison que la dépense ne peut pas être facilement subdivisée à la fin de l'exercice, qui arrive au milieu de la saison des travaux. Les chiffres donnés couvrent tous les frais et les dépenses de toute nature, excepté pour l'intérêt et la dépréciation de l'outillage.

Cap-Charles.—Le dragage des années précédentes a été recommencé où c'était nécessaire, et les galets ou cailloux détachés qui avaient échappé aux godets du curemôle ont été enlevés, afin d'établir une profondeur uniforme de 21 pieds 6 pouces à l'eau basse. La largeur du nouveau chenal à travers le schiste est de 300 pieds, sauf à un endroit, près de l'extrémité inférieure, où elle n'est que d'environ 270 pieds. La quantité draguée est de 2,145 pieds cubes de schiste et de roches, coûtant environ $1.64 la verge.

Pouiller Royer.—Une partie du côté sud de la batture a été coupée afin de donner plus d'espace aux navires qui entrent ou sortent par l'extrémité inférieure du nouveau chenal du Cap-à-la-Roche. Quantité draguée et enlevée par l'écrevisse, 1,601 verges cubes de glaise et de roches, à raison de $1.32 la verge.

Cap-à-la-Roche.—La dernière partie de l'été de 1882 fut consacrée à repasser le dragueur sur les parties du chenal déjà faites, afin d'enlever les galets et roches détachées; après quoi, les trois quarts environ du chenal furent essayés à une profondeur uniforme de 21½ pieds, et le reste à 20 pieds 9 pouces au plus bas niveau des eaux. La largeur du chenal pratiquée dans le roc est de 300 pieds. A l'extrémité inférieure les roches ont été déblayées sur le côté sud, afin de donner une entrée beaucoup plus large. Quantité de schiste et de roches enlevée, 26,952 verges cubes, à raison de 96 cents la verge.

Pointe-Champlain (*Pointe-Citrouille*).—En cet endroit, le chenal artificiel est pratiqué à travers un banc de sable d'environ 1,150 pieds de largeur sur la ligne des 25 pieds de profondeur, et qui traverse diagonalement le lac à partir de la grande batture de Gentilly jusque sur la rive nord de la terre ferme. La barre est composée d'un gros sable meuble que le courant déplace; et en examinant, le printemps dernier, le chenal dragué, on a constaté qu'il en était partiellement rempli. Quantité draguée, 9,210 verges cubes, à raison de $2,766, ou environ 30 cents la verge.

Lac Saint-Pierre.—Au commencement de l'exercice, les travaux de dragage se poursuivaient, et il ne restait plus, pour terminer le chenal du lac, qu'un mille de creusage partiel au phare flottant n° 3; les opérations y furent continuées, et elles étaient terminées au commencement de l'automne. L'alignement du chenal terminé est le même que celui du chenal de 20 pieds, à l'exception de la courbe au phare flottant n° 3 et de la ligne de la Traverse de Nicolet, qui ont été reportées beaucoup plus au nord, afin de réduire le travail et de donner plus d'espace aux navires que les contre-courants pourraient entraîner hors de leur route. Sur la ligne droite en amont du phare flottant n° 1, et en aval de la bouée blanche, la largeur est de 300 pieds; dans d'autres parties droites en amont du phare flottant n° 3, elle est de 325 pieds; dans la Traverse de Nicolet, de 450 pieds, et aux courbes qui réunissent les lignes droites, elle est généralement de 450 pieds. En faisant le dernier creusage pour obtenir la profondeur de 25 pieds, on a atteint le fond des grandes mares qui se trouvent vis-à-vis Yamachiche et le phare flottant n° 1; par conséquent on ne pourra plus, dans les opérations d'approfondissement à venir, profiter des facilités qu'elles offraient pour diminuer la quantité du dragage, et fournir aux plus gros navires un mouillage et des endroits sûrs pour virer de bord.

La quantité draguée pendant l'exercice a été de 155,055 verges cubes, à raison d'environ 7½ cents la verge.

Ile-de-Grâce.—Vers la fin de l'été de 1882, une partie inachevée du côté nord de la principale tranchée, et une pointe de la batture sur le côté nord, furent enlevées et le chenal terminé. Dans la tranchée principale, la largeur est de 300 pieds. Là aussi la matière se compose d'un gros sable meuble, de 2½ pieds environ d'épaisseur, et en dessous d'une glaise bleue dure. Quantité draguée, 6,945 verges cubes, à raison de 21 cents la verge.

Chenal de Contrecœur.—Les opérations ont consisté en grande partie à enlever le dessus de quelques petites battures et de buttes isolées qu'on a trouvées en sondant, et à déblayer quelques endroits précédemment dragués. La largeur du chenal terminé est de 300 pieds dans les parties droites, et de 450 au coude au milieu de la tranchée principale. Le coude, à la jonction de la tranchée principale avec la grande nappe d'eau, sur le côté sud du fleuve, est formé par une courbe d'un demi-mille de rayon; mais les courants sont tels que cette courbe est trop courte pour que les gros navires puissent la suivre facilement; aussi, elle aurait besoin d'être redressée à un rayon de 1¼ mille. Quantité draguée l'année dernière, 42,700 verges cubes, à raison de 17½ cents la verge.

Ile-aux-Prunes :—A la profondeur de 25 pieds, la batture le long de l'île était reliée à celle de la rive sud du fleuve par une série de buttes détachées formées de glaise dure recouverte de roches ; elles ont été enlevées, de manière à laisser un chenal uniforme de 400 pieds de large. Quantité draguée, 3,880 verges cubes, à raison de 25 $\frac{59}{100}$ cents la verge.

Pointe-Marie :—Quelques petites buttes et pointes de battures ont été coupées pour redresser et élargir le chenal, et on a repassé une partie du dragage précédent. Quantité draguée, 2,790 verges cubes, à raison de 35 $\frac{4}{10}$ cents la verge.

Varennes :—Sur l'alignement des feux de l'île Sainte-Thérèse, quelques endroits ont été dragués, la courbe d'amont a été retouchée ; et on a aussi enlevé quelques pointes que la sonde a fait découvrir. Quantité draguée, 3,490 verges cubes, à raison de 33$\frac{16}{100}$ cents la verge.

De la Pointe-aux-Trembles à la Longue-Pointe :—Le chenal dragué a été prolongé jusqu'à l'eau profonde près de la Longue-Pointe ; le coude à la tête de l'île Sainte-Thérèse et l'alignement sur les feux de la Pointe-aux-Trembles, ont été achevés ; le morceau de roc qui se trouvait vis-à-vis le village a été enlevé, et le chenal terminé. La largeur minimum dans les parties droites est de 300 pieds, avec élargissement jusqu'à 450 au coude. Quantité draguée, 78,780 verges cubes de glaise et de roches, à raison de 18$\frac{81}{100}$ cents la verge, et 7,574 verges cubes de roc, et de graviers et cailloux superposés, à raison de 65$\frac{39}{100}$ cents la verge.

Hochelaga :—Vis-à-vis la partie inférieure d'Hochelaga, ou à environ un mille en aval de la filature de coton Hudon, une langue de batture, entièrement composée de gros et petits cailloux, relie les parties peu profondes des rives nord et sud du fleuve ; à l'aide de dragueurs et des écrevisses, on a pratiqué à travers cette batture un chenal de 450 pieds de large. Quantité de pierre draguée et enlevée, 5,025 verges cubes, à raison de $1.31½ la verge.

Montréal :—La plus grande partie du principal chenal du port a été sondée et parcourue par les dragueurs, qui l'ont débarrassée de cailloux et de petites buttes. Quantité draguée, 75,917 verges cubes, à raison de 38$\frac{95}{100}$ cents la verge.

La quantité moyenne du dragage fait sur tous les points, pendant l'exercice terminée le 30 juin, a été de 432,390 verges cubes. Les frais portés au compte des opérations, lequel n'est fait qu'à la fin de l'année des commissaires du port, c'est-à-dire au 31 décembre de chaque année, ont été de $172,291 pour l'année expirée au 31 décembre 1882, avec un total de 899,235 verges cubes de dragage, contre $167,301 en 1881, pour 1,453,788 verges cubes de dragage.

On voit donc que les frais des opérations de dragage ont été plus considérables l'année dernière que les précédentes, parce que le prix de la main-d'œuvre, du combustible et des approvisionnements était plus élevé, et aussi parce que deux des dragueurs et leurs remorqueurs ont travaillé la nuit.

D'un autre côté, la quantité des travaux exprimée en verges cubes a été considérablement diminuée, par le fait que la plus grande partie du dragage a simplement consisté à enlever le dessus de petites battures isolées, ce qui obligeait les dragueurs à passer sur une plus grande étendue de terrain, pour n'en rapporter quelquefois que quelques pierres et charges de terre.

Le matériel de dragage se composait de deux gros dragueurs à godets et deux autres ordinaires, trois dragueurs à godets pour travailler dans le roc, trois dragueurs à cuiller, une partie du temps, deux écrevisses pour l'enlèvement des cailloux, sept remorqueurs à hélice, un remorqueur à aubes en 1882, cinq barges servant de dépôts de houille et d'ateliers de forge, dix-huit chalans à clapets, et de trois à huit mariessalopes.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,
Ingénieur en chef.

H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

ANNEXE No 10.

PORT DE MONTRÉAL.

RAPPORT

DE

L'INGÉNIEUR EN CHEF

DU

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,

SUR LE PROJET DE LA COMPAGNIE DITE "ST. LAWRENCE BRIDGE AND MANUFACTURING COMPANY."

ANNEXE No 10.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DU DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA, SUR LE PROJET DE LA COMPAGNIE DITE "*THE ST-LAWRENCE BRIDGE AND MANUFACTURING COMPANY*" RELATIVEMENT A CERTAINS TRAVAUX DANS LE PORT DE MONTREAL.

(N°. 33019.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 19 mars 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, pour l'information de l'honorable ministre, le rapport suivant sur la requête présentée au parlement par la compagnie dite *The St. Lawrence Bridge and Manufacturing Company*, au sujet de ce que l'on appelle communément le "projet-Shearer," et demandant l'autorisation de construire une digue ou un barrage à travers le Saint-Laurent, depuis la Pointe-Saint-Charles, à ou près la culée du pont Victoria, jusqu'à la tête de l'île Sainte-Hélène, ainsi qu'un pont traversant le chenal entre la dite île et la rive sud, ou Saint-Lambert, le tout dans le but de créer des pouvoirs d'eau pour établir des manufactures, ainsi que des voies de communication, par chemin de fer et autrement, entre les rives nord et sud du fleuve.

Le barrage projeté doit contenir trois séries (chacune de dix) de pertuis pouvant (dit-on) laisser passer dans le port 486,000,000 de pieds cubes d'eau à l'heure. Les auteurs du projet proposent que le bureau des commissaires du port ait le contrôle de ces pertuis, et M. T. F. Bateman, l'ingénieur de la compagnie (je cite son rapport du 18 janvier 1882), dit qu'elles devraient être fermées pendant l'hiver, et ouvertes, pendant la saison de la navigation, seulement quand il y en aurait nécessité.

On propose, de plus, que le barrage ait pour le service des manufactures trente-cinq pertuis capables de décharger dans le port à peu près 364,000,000 de pieds cubes d'eau à l'heure, et que le contrôle général de ces pertuis appartienne aussi aux commissaires du port.

La quantité totale d'eau passant dans le port par ces pertuis serait de 850,000,000 de pieds cubes par heure, ou 236,111 pieds cubes par seconde.

Comme ce barrage devra obstruer le cours actuel du fleuve en face de Montréal, on propose—pour accroître la force de débit du chenal entre l'île Sainte-Hélène et Saint-Lambert,—d'enlever totalement l'île de Moffat et la batture qui la relie à la rive, ainsi que tous les îlots, bancs de roche et obstacles qui peuvent exister, et de l'élargir et redresser aux endroits marqués en *rouge* sur le plan ci-joint, lequel est une réduction de celui dressé par la compagnie. On propose, en outre, d'élargir la passe entre l'île Sainte-Hélène et l'île Ronde, pour laisser passer dans le port 85,000,000 de pieds cubes d'eau par heure, ce qui portera la décharge à 935,000,000 de pieds cubes par heure—sans compter l'eau que fournit le canal Lachine.

Cette décharge de 935,000,000 de pieds cubes à l'heure est égale à 259,722 pieds cubes par seconde, et si on y joint celle fournie par le canal Lachine, c'est-à dire 2,288 pieds cubes par seconde, nous avons dans le port de Montréal, d'après M. Bateman, une décharge de 262,010 pieds cubes par seconde.

Comme la construction du barrage projeté empêcherait complètement le passage des vapeurs et autres bâtiments par le chenal actuel, le seul qui existe, on propose d'en creuser un autre, sur le côté sud de l'île Sainte-Hélène, de 300 pieds de large et d'une profondeur uniforme de 10 pieds plus bas que le lit actuel du fleuve, afin que quand il faudra maintenir le niveau du port en tenant tous les pertuis ouverts, il y ait dans le chenal sud une profondeur suffisante pour tous les besoins de la navigation.

Ce projet touche à quatre intérêts ayant chacun une grande importance et se rattachant, dans une certaine mesure, les uns aux autres.

1. La navigation du Saint-Laurent en amont de Montréal.
2. Ses effets sur le port de Montréal.
3. Ses effets sur la campagne de chaque côté du Saint-Laurent jusqu'au pied des rapides de Lachine
4. Ses effets sur la ville de Montréal.

Relativement à la navigation du Saint-Laurent en amont de Montréal, on prétend qu'en déblayant le chenal sud de toutes obstructions et en creusant un chenal profond comme celui qui est proposé on ne gênerait en aucune manière les bateaux qui font le service de Laprairie ou qui descendent les rapides de Lachine.

La seule objection que soulève l'établissement de ce chenal, c'est que la distance entre Montréal et Laprairie serait augmentée de deux milles et demi ou trois milles dans le voyage d'aller et retour, ce qui n'est pas une affaire d'importance vitale.

Le pont qu'il s'agit de jeter sur le chenal sud ne devrait pas être moins élevé au-dessus du niveau d'eau d'été que l'ouverture centrale du pont Victoria.

Les effets que ce barrage aura sur l'avenir du port de Montréal exigent la plus sérieuse considération.

Ce port peut aujourd'hui recevoir les plus gros navires de long cours, et il est peut-être devenu le plus grand port d'entrée du Canada. Ces résultats sont dus à la dépense de sommes considérables, ainsi qu'à l'énergie et à la persévérance des hommes d'affaires de Montréal; et il s'agit de savoir si ces hommes d'affaires, représentés par les commissaires du port, n'ont pas un droit acquis sur le port, un droit sur lequel on ne doit pas empiéter, ou, si on le fait, ce doit être avec le but de causer le moins de tort possible.

Or, les promoteurs du " projet Shearer " déclarent qu'ils n'empiéteront pas sur le port, non plus que sur les droits et privilèges dont jouissent les commissaires du port; que l'entreprise qu'ils proposent sera avantageuse au port; que le niveau de l'eau ne sera pas abaissé, et qu'il pourra être contrôlé quant à la hauteur par les pertuis dont il est question; que les détritus apportés dans le port tous les ans pendant l'hiver et aux époques des crues du printemps seront interceptés; et que le port, une fois curé à la profondeur que l'on veut lui donner, n'exigera plus d'autre travail que l'enlèvement des dépôts amenés par des causes locales; que la vitesse du courant Sainte-Marie sera réduite de huit milles et demi à cinq milles à l'heure, et que le courant rapide entre l'Ile-Verte et Sous-le-Mont n'existera plus.

A la présente communication est joint un rapport préparé par M. Thomas Guerin, I. C., de ce département, que sa parfaite connaissance de la science hydraulique et sa longue expérience pratique mettent éminemment en état d'approfondir la question de l'obstruction du cours d'un fleuve aussi grand que le Saint-Laurent, et de déterminer scientifiquement les résultats probables que peut avoir une construction comme celle proposée par les auteurs du projet Shearer."

M. Guerin a fait pendant plusieurs mois une étude du fleuve vis-à-vis Montréal, et il en donne au long les résultats. Il ne s'occupe et ne tient compte que des faits tels qu'il les a constatés et non pas des opinions ou suppositions des uns ou des autres, et il s'attache exclusivement à éclaircir deux questions:

1. Quel serait l'effet du projet en question sur la profondeur de l'eau dans le port; et
2. Quels seraient les effets sur les terres sur chaque côté du fleuve.

Relativement à la première question, M. Guerin, prenant une certaine date, a déterminé l'écoulement de l'eau à cette date, et il démontre que si le barrage existait alors, et si tous les pertuis étaient fermés, toute l'eau du Saint-Laurent serait forcée de passer par le chenal sud, qui s'élèverait à une hauteur de 9 pieds, tandis que dans le port, l'eau—même en faisant la part de la quantité qui pourrait y être refoulée par le chenal de l'île Ronde—s'abaisserait de trois pieds au-dessous de son niveau ordinaire.

Il peut être à propos de dire ici que l'on considère l'eau basse dans le port quand elle est de 17 pieds sur le seuil de l'écluse n° 1, canal Lachine ; et comme le niveau de ce seuil est à 81 pieds au-dessus du point de repère, il s'ensuit que l'élévation de l'eau basse est de 98 pieds au-dessus du point de repère.

Pour racheter cette perte de 3 pieds ou pour porter l'élévation de 95 à 98 pieds, il devient nécessaire d'ouvrir les pertuis, et la quantité d'eau mentionnée par M. Bateman, c'est-à-dire 850,000,000 de pieds cubes à l'heure, ou 236,111 pieds cubes par seconde, est prise de l'écoulement du chenal au sud, qui, à la date donnée, livrait passage à 287,129 pieds cubes par seconde et se trouvait à 9 pieds au-dessus du niveau normal du port, ou 12 pieds au-dessus de son niveau réduit; et cette quantité de 12 pieds représente la hauteur de l'eau accumulée au-dessus des pertuis au moment où on les ouvre pour les besoins du port. Comme je viens de le dire, le chenal sud donne passage à 287,129 pieds cubes d'eau par seconde, et, quand tous les pertuis seront ouverts, il en passera 236,111 pieds cubes, c'est-à-dire qu'une quantité totale de 523,240 pieds cubes d'eau par seconde sera tirée du fleuve, ce qui aura pour effet d'en diminuer rapidement la profondeur dans le chenal sud, et cette diminution d'accumulation réduira de suite et en même temps l'écoulement par les pertuis; ces deux causes de diminution continueront d'agir jusqu'à ce qu'elles arrivent à une égalité, ou jusqu'à ce que la décharge par le Saint-Laurent soit égale à celle qui se fait par le chenal au sud, *plus* la décharge dans le port par les pertuis, ou jusqu'à ce qu'elles soient toutes deux égales à un écoulement de 287,129 pieds cubes par seconde.

M. Bateman dit qu'il croit qu'une quantité égale à 85,000,000 de pieds cubes par heure passera dans le port par le chenal de l'île Ronde, pour aider à le maintenir à son niveau normal. M. Guerin ne tient pas compte de cette supposition dans ses calculs, parce que la vélocité du courant dans le chenal sud, son élévation au-dessus de celui du courant Sainte-Marie, les dimensions du thalweg ou passage entre l'île Ronde et l'île Sainte-Hélène, l'angle que son courant fait avec le courant Sainte-Marie, et la vitesse de ce dernier, tout cela sert à déterminer la quantité qui aurait une tendance à passer dans le port.

Eliminant entièrement cette quantité, M. Guerin dit que quand l'entreprise sera terminée et que tous les pertuis seront ouverts, le niveau du port de Montréal sera réduit de 0·80 pied, ou 9½ pouces ; il va plus loin et affirme que pour entretenir le port à ce niveau réduit, les pertuis, une fois ouverts, ne pourront être refermés sans diminuer l'eau dans le port. Il faut donc en conclure que, pour les fins du contrôle du débit et le service des usines, les pertuis devront rester ouverts pendant toute la saison de navigation, et aussi que la permanence de cette élévation réduite dépendra entièrement de la permanence et de la stabilité des pertuis eux-mêmes, et s'ils ne sont pas exposés à être engorgés ou bouchés par des débris ou même par un bateau ou une barge, car il ne faut pas oublier que la vitesse de l'eau passant par ces pertuis sera de dix à treize milles à l'heure, et que le courant sera assez fort pour emporter ou faire sombrer tout ce qu'il pourra saisir en haut du barrage. Pour cette raison, il sera impossible de laisser les pertuis ouverts pendant l'hiver, car par leurs faibles dimensions ils seraient très certainement engorgés par la glace.

Le maintien de la profondeur actuelle du port de Montréal, profondeur obtenue après plusieurs années de travaux et à grands frais, est de la plus haute importance et ne doit pas dépendre du fonctionnement de quelques vannes dans un barrage ou une digue. Les intérêts en jeu dans le port de Montréal sont très supérieurs à ceux que pourraient avoir les promoteurs du " projet Shearer," et ils doivent être protégés avec sollicitude contre tout projet ou plan qui pourrait leur être préjudiciable ou nuisible au port lui-même. On ne doit pas permettre, non plus, l'exécution de travaux qui rejetteraient sur les commissaires du port l'obligation de maintenir le port à

son niveau (réduit) normal, ainsi que le voudraient les auteurs du projet, lorsqu'ils disent que les pertuis devront être sous leur contrôle ; on doit aussi faire en sorte qu'il ne devienne pas nécessaire de consacrer plus tard des sommes considérables à un nouveau dragage du port pour obtenir une plus grande profondeur d'eau, et ce serait assurément le cas si les pertuis étaient donnés à bail et fermés par des usines ou des manufactures.

La seconde question qui se présente à l'examen est l'effet que la construction de cette digue ou de ce barrage aurait sur les terres de chaque côté du fleuve.

A ce sujet, M. Bateman dit que partout où la chose sera nécessaire, il sera construit une levée tout le long du chenal sud. Mais cela ne suffira pas, car il est tout probable que la construction de cette digue rendra les inondations plus fréquentes. Il faut aussi examiner s'il ne faudra pas prolonger cette levée de Longueuil au pied des rapides de Lachine, et de la Pointe-Saint-Charles au même point, et si elle ne devra pas avoir une hauteur et des dimensions telles qu'elle serait un inconvénient, sinon une incommodité, pour les riverains.

Pour traiter de l'action du Saint-Laurent pendant l'hiver, la glace devient un facteur principal, et les effets produits par elle dans le port de Montréal ont été notés et commentés par plusieurs observateurs qui paraissent avoir accepté l'hypothèse exprimée par sir William Logan, il y a une quarantaine d'années, allant à dire que si l'eau monte dans le port en hiver, cela est dû au refoulement des glaces flottantes dans le courant Sainte-Marie. Cette hypothèse est repoussée par M. Guerin, qui donne des raisons à l'appui de son dissentiment et entre dans ce qu'on peut considérer la véritable solution du phénomène qu'on observe, en hiver, dans le port de Montréal, ainsi que dans les autres rivières et cours d'eau du Canada.

M. Guerin dit que cette crue est due au fait que quand une rivière est congelée, elle participe de la nature d'un tube, attendu que le dessous de la glace peut être pris comme égal en largeur au fond ou lit de cette rivière ; dès lors, le périmètre de la surface de frottement étant doublé, la vélocité de l'eau est diminuée dans la proportion de $1 : \sqrt{\frac{1}{2}}$, ou comme 1 : 0·70 ; ou la vélocité, après que la surface est congelée, sera $\frac{7}{10}$ de ce qu'elle était auparavant. Cette vitesse dépend aussi de la nature comparativement raboteuse du dessous de la glace, car s'il est plus raboteux que le lit de la rivière, alors la vélocité sera moindre que $\frac{7}{10}$ de la vélocité antérieure, et s'il est plus uni, le co-efficient sera plus grand. A l'appui de son assertion, M. Guerin soumet un plan du fleuve dans le voisinage de l'île Moffatt, plan dressé par le département sous la direction de M. Harrington, du bureau du canal Lachine, Montréal, pendant l'hiver de 1880. On y constate que, la vitesse du courant en cet endroit, en été, était de sept milles à l'heure, et en hiver de trois milles et demi à l'heure, ce qui fait voir que le co-efficient de la vélocité dans le port n'est pas $\frac{7}{10}$, mais $\frac{5}{10}$. M. Guerin ajoute qu'il a obtenu les notes tenues par M. Harrington des mesurages faits au moment du relevé, et que leur moyenne donnerait un co-efficient un peu moindre que $\frac{5}{10}$, mais qu'il a adopté ce chiffre pour ses calculs.

Cette diminution de vitesse est par conséquent la cause pour laquelle l'eau du port monte en hiver, ce qui doit nécessairement avoir lieu pour laisser passer le volume qui vient d'amont ; car, pour qu'il passe une égale quantité d'eau quand la vitesse a été diminuée de moitié ($\frac{5}{10}$), il faut que la profondeur moyenne soit doublée.

M. Guerin prouve son assertion et démontre que l'élévation de l'eau dans le port de Montréal, après que la glace aura cessé de refouler *cet hiver*, serait de 110·22 pieds au-dessus du point de repère, ou 12·22 pieds au-dessus du niveau de l'eau le 24. novembre 1882, avant que le fleuve ne fut congelé, la profondeur moyenne étant de 98 pieds ce jour-là. Il dit que le paragraphe contenant cette assertion fut écrit le 21 décembre 1882, avant que la glace ne fût prise, et que son exactitude pourra être vérifiée plus tard.

Comme preuve de l'exactitude de ce calcul de hauteur, j'ai vu dans le *Star* de Montréal, du 2 janvier 1883, que la glace avait refoulé vis-à-vis Montréal et que par suite l'eau était montée à 110·92 pieds au-dessus du point de repère, ce qui est $\frac{7}{10}$ de pied de plus que l'élévation prévue par M Guerin dans ses calculs.

Le refoulement de la glace est dû aux efforts que fait une rivière pour atteindre son état normal, c'est-à-dire pour écouler son volume d'eau avec la vitesse réduite par la congélation de sa surface, et ces efforts se continuent, en produisant des amoncellements de glace, jusqu'à ce que tout le corps de la glace soit soulevé à la hauteur nécessaire; et quand il y a suffisamment d'espace pour laisser écouler la quantité d'eau constituant le cours moyen de la rivière et celle qui s'est accumulée par suite du retard apporté dans le soulèvement de tout le corps de la glace, alors un équilibre est établi, la glace reste fixe, et l'eau baisse graduellement jusqu'à ce qu'elle atteigne son niveau d'hiver.

M. Bateman a dit que les pertuis du barrage devront être fermés pendant l'hiver. Dans ce cas, tout le volume du Saint-Laurent devra passer par le chenal sud.

D'après les observations faites, au bureau du canal Lachine, sur les fluctuations de l'eau dans le port de Montréal, et les dates, fournies par le maître du port, de la débâcle de la glace pendant plusieurs années, on a établi que les élévations d'hiver et de printemps varient de 111 à 117 pieds au-dessus du point de repère. Au printemps de 1869, l'eau est montée à 121.41 pieds au-dessus de ce point.

Dans le but de constater l'effet que le passage de tout le volume du fleuve par le chenal du sud aurait sur Laprairie pendant le refoulement de la glace, M. Guerin a préparé une série de calculs qui démontrent que l'élévation de l'eau serait, alors, de 123 00 pieds dans le chenal sud et de 123.50 pieds dans le fleuve à Laprairie. Or, comme l'élévation de la rue Saint-Jean, à Laprairie, vis-à-vis l'hôtel Poissant, est de 121.88 pieds, il s'ensuit que cette rue serait submergée par 1.62 pieds, ou 1 pied 7½ pouces d'eau.

Ces calculs sont basés sur une crue moyenne au moment du refoulement de la glace, à 114 pieds au-dessus du point de repère. On peut donc admettre comme fondé que si le barrage est construit et si les pertuis sont fermés, Laprairie et toutes les terres qui se trouvent plus bas que le niveau de 123.50 au-dessus du point de repère, seront inondées à moins qu'on établisse une levée suffisamment haute pour contenir le fleuve dans ses limites.

La question des inondations à l'époque du refoulement de la glace a été pareillement étudiée, et M. Guerin prend comme exemple l'inondation de 1869.

Le 13 avril de cette année-là, la glace refoula dans le port ; le 18 il y eut un second refoulement, et, le lendemain, un troisième, qui occasionna l'inodation du Griffintown, laquelle dura jusqu'au 23. On a constaté, d'après les registres du canal que, le 15 avril, l'élévation de l'eau dans le port était de 109.75 pieds au-dessus du point de repère, de 116.75 pieds le 18, de 121.41 le 22, et que le 23 elle est tombée à 115.25 pieds.

Sur les données ainsi obtenues, on a calculé que si le barrage projeté avait existé au mois d'avril 1869, tous les pertuis étant fermés, et que si l'eau avait eu à passer par le chenal sud, son inondation aurait été de 131.43 pieds au-dessus du point de repère.

On a constaté que pendant cette inondation l'élévation de l'eau, à Laprairie, avait été de 125.72 pieds, soit 4.31 pieds de plus qu'à Montréal ; naturellement, toute la localité fut inondée. Il faut donc en conclure que si toute l'eau du Saint-Laurent passait par le chenal sud, et s'il survenait une inondation comme celle de 1869 - ce qui est toujours possible—alors les deux rives du fleuve jusqu'au sud des rapides de Lachine seraient submergées et les dommages seraient incalculables ; de fait, ils dépasseraient tous les avantages qu'une compagnie pourrait retirer de la construction du barrage projeté à Montréal.

Il est bon de dire ici que l'élévation en général du terrain à la Pointe-Saint-Charles est de 121 à 122 pieds au-dessus du point de repère, et celle du carré Chaboillez, dans la ville, de 120 pieds. On voit donc clairement que la construction de ce barrage aurait pour Montréal des conséquences extrêmement graves.

En résumé, nous pouvons dire que, par la construction du barrage dont il s'agit en tenant les pertuis toujours ouverts, l'eau dans le port de Montréal, pourrait probablement être maintenue à une hauteur de 9½ pouces au-dessous de son niveau d'été actuel ; que le changement du cours de la navigation obligerait le passeur de

Laprairie et les bateaux qui descendent par les rapides Lachine à allonger un peu leur route; que l'inondation des deux rives du fleuve, du moins jusqu'à Laprairie, aurait lieu tous les ans, avec la certitude que, advenant une inondation comme celle de 1869, une très grande partie de la campagne et de la ville de Montréal serait submergée. En présence de ces faits, il est très douteux que les pertes et dommages causés par les inondations, si les travaux proposés étaient executés, ne dépasseraient pas tous les avantages, ou aucun des avantages prévus par les promoteurs du projet et confirmés par leur ingénieur.

Il y a dans cette question autre chose à considérer que le simple octroi de privilèges à l'aide desquels une compagnie se propose d'obtenir des capitaux suffisants pour couvrir ses frais d'exploitation et des dividendes sur ces dépenses. Nul doute que la création de nouveaux pouvoirs d'eau à Montréal et l'établissement d'une nouvelle voie pour le trafic des chemins de fer et des voitures de roulage sur le Saint-Laurent serait d'un grand avantage pour l'industrie et le commerce; mais si cet avantage doit être créé en causant des inconvénients, des dommages et des pertes à ceux qui occupent des terrains de chaque côté du fleuve en amont de l'endroit où l'on veut établir le barrage en question, et qui possèdent des droits et privilèges qu'il faut respecter et dont il faut tenir compte, il est évident que l'autorisation ou la permission ne doit pas être donnée à un particulier ou à une corporation de construire les travaux proposés par la compagnie dite "*The St. Lawrence Bridge and Manufacturing Company.*"

On doit se garder scrpuleusement de faire sur un fleuve aussi grand que le Saint-Laurent des travaux qui auraient pour effet de fermer ses thalwegs ou passages, ou de changer et détourner son cours. Le Canada a déjà fait une expérience de ce genre à l'entrée du canal de Beauharnois: ce qui paraissait devoir être une affaire très simple—la fermeture d'un thalweg ou passage entre une île et la terre ferme—a provoqué une inondation des terres qui bordent le lac Saint-François, et le règlement des dommages intérêts a nécessité des déboursés très considérables. Des réclamations de ce genre ne tarderaient pas à suivre la construction du barrage en question à Montréal, et il est permis de se demander si elles seraient réglées et soldées par la compagnie qui l'aurait construit, ou par le gouvernement qui en aurait autorisé l'établissement.

Je dois faire observer ici que le présent rapport ne parle pas des effets probables que la construction de ce barrage aurait sur le canal Lachine.

Il a été démontré que, tous les pertuis étant fermés, le volume d'eau dans le port serait diminué de 3 pieds au dessous de l'étiage d'été, ou quand il y aurait une profondeur de 17 pieds d'eau sur le seuil de l'écluse n° 1 du canal; et comme il y aurait toujours possibilité que les pertuis qu'on se propose de tenir ouverts, pourraient, par des causes incontrôlables, être fermés en tout ou en partie pendant la saison de navigation, il s'ensuivrait une diminution de la hauteur d'eau sur le seuil de l'écluse n° 1, et l'admission des navires d'un fort tirant d'eau dans le canal deviendrait une impossibilité; par conséquent, les avantages dont le commerce du Canada jouit aujourd'hui sans interruption et sans entraves, avantages obtenus à si grands frais, seraient détruits.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. Ennis,
Secrétaire, département des Travaux publics.

Département des Travaux publics,
Ottawa, 12 mars 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant, selon les instructions que vous m'avez transmises, de me procurer les données nécessaires afin de constater les conséquences qu'aurait pour les intérêts existants la construction des travaux pro-

posés par la compagnie dite *The St-Lawrence Bridge and Manufacturing Company*, dans le port de Montréal, travaux dont le projet a été fait par M. T. Foster Bateman, I.M.I.C., qui en soumet les plans et devis, dont j'ai reçu copie.

Données.—Dans la recherche des informations qui existent déjà concernant le fleuve vis-à-vis Montréal, j'ai été l'objet de beaucoup de politesse de la part des commissaires du port et de leurs employés, qui ont mis à ma disposition les documents et plans qu'ils possèdent et dont je pouvais avoir besoin. Grâce à leur obligeance, j'ai pu me procurer un profil du courant Sainte-Marie, ainsi qu'un plan du port indiquant la ligne du courant et sa vitesse à un jour donné, ce qui m'a épargné beaucoup de travail.

Je dois en dire autant des employés du bureau du canal à Montréal; ils m'ont fourni les hauteurs de l'eau dans le port à chaque jour de l'année dernière, ainsi qu'un plan de la partie du fleuve qui se trouve dans le voisinage de l'île Moffatt.

Afin de pouvoir constater l'état du fleuve à un jour donné, des bornes de repère furent établies sur la rive sud, entre Longueuil et Laprairie; on en fit autant sur le côté nord, à partir d'un point en aval du port jusqu'à l'embouchure de la rivière Saint-Pierre, en amont du pont Victoria.

Avant la débâcle des glaces, j'obtins un profil du chenal sur le côté sud de l'île Sainte-Hélène, au mois de mars, et, à l'époque des hautes eaux, l'été dernier, j'ai constaté la vitesse de l'eau qui passe dans ce chenal. Vous trouverez ces profils, etc., à la fin du présent rapport.

Rapports antérieurs.—Avant l'introduction de ce projet, plusieurs experts furent chargés, en différents temps, de faire une étude du port de Montréal et de recommander un plan pour améliorer la navigation dans son voisinage et pour prévenir les inondations qui se produisent à certaines époques. Si vous avez lu leurs rapports, vous devez avoir vu qu'ils reposent invariablement sur des hypothèses et des opinions qui n'ont en réalité aucun fondement.

L'opinion d'un ingénieur n'a pas plus de valeur que celle de tout autre homme intelligent. Par le mot *opinion* je veux dire une affirmation qu'il suppose correcte, mais dont il n'est pas en mesure de prouver l'exactitude, et que d'ailleurs il n'a vu établie par personne. Cette affirmation ne vaut rien et ne doit pas être acceptée. Les mots "je pense," "je crois," "je suis d'opinion," etc., comportent évidemment l'aveu que celui qui les emploie a des doutes sur l'exactitude de ses assertions. Vous ne serez donc pas surpris si, en traitant la question que je vais maintenant aborder, j'écarte les hypothèses et les opinions émises par ceux qui ont jusqu'ici écrit sur le port de Montréal. Je prendrai simplement les faits tels qu'ils existent, et je laisserai à la science hydraulique le soin de tirer de ces faits les conclusions qui doivent en être déduites.

Période des hautes et basses eaux.—Des renseignements puisés au registre du bureau du canal, ainsi que d'observations faites au cours du printemps et de l'été derniers, il résulte qu'il y a chaque année, dans le port de Montréal, trois périodes d'eau haute et d'eau basse.

Au départ des glaces l'eau baisse et arrive, vers la fin d'avril, au minimum de son élévation. Après cela elle monte et atteint, au mois de juin, le maximum de son élévation d'été. Puis elle baisse de nouveau jusqu'à ce qu'elle atteigne, au mois de novembre, le minimum de son élévation; après quoi les pluies d'automne l'augmentent un peu jusqu'à ce qu'elle commence à se congeler; puis elle s'élève rapidement à son maximum, qu'elle atteint aussitôt que la glace est prise. Ensuite, elle baisse un peu pendant l'hiver et arrive à son minimum vers la fin de février; puis la neige commençant à fondre, elle monte et atteint son maximum quand arrive la débâcle des glaces.

Description du fleuve entre Laprairie et Longueuil.—Le village de Laprairie se trouve sur la rive sud, environ sept milles en amont de la ville de Montréal. Ici le fleuve n'a pas moins de quatre milles de largeur. A une huitaine de milles de ce village, sur la même rive est situé celui de Longueuil, où la largeur du fleuve est d'un peu moins qu'un mille. La partie du fleuve comprise entre ces deux villages constitue le port de Montréal, et elle est rétrécie et divisée en plusieurs chenaux par l'île des

Sœurs, les piles et culées du pont Victoria, et les îles en aval de ce dernier, dont la principale est l'île Sainte-Hélène et la dernière l'île Ronde, située plus bas.

L'île Sainte-Hélène divise le fleuve en deux parties : celle qui donne sur le port s'appelle " le courant Sainte-Marie," l'autre " le chenal sud."

L'action de l'eau dans ces deux chenaux va faire le principal sujet du débat actuel.

En consultant la carte du fleuve de Laprairie à Longueuil, on peut voir qu'il n'est pas uniforme dans aucune partie de cette distance sur cent pieds de sa longueur. Par conséquent, aucune formule pour trouver la vélocité du courant par les termes de l'inclinaison n'est applicable à cette partie du fleuve.

Le projet.—Il a pour objet de détourner le Saint-Laurent dans le chenal sud à l'aide d'un barrage partant de la Pointe-Saint-Charles et allant à l'île Sainte-Hélène. Ce barrage doit contenir des vannes et pertuis ayant un double but : le service des usines et le règlement de la profondeur de l'eau dans le port.

Questions à étudier.—En examinant les conséquences qu'aurait l'exécution de ce projet pour les intérêts existants, il est nécessaire de s'assurer—

1. De l'effet qu'elle aurait sur la profondeur de l'eau dans le port ; et

2. De l'effet qu'elle aurait sur les terres de chaque côté du fleuve.

Point de repère des élévations et unités des mesurages.—Toutes les élévations du port sont rapportées au busc de l'écluse n° 1 du canal Lachine, et sont calculées à partir d'un point de repère 81 pieds au-dessous de ce busc. On considère l'eau basse dans le port quand la hauteur en est de 17 pieds sur ce busc, en sorte que la hauteur du busc est 81 pieds et celle de l'eau basse 98 pieds au-dessus du point de repère.

Les unités de mesurage dans le présent rapport seront *un pied* et *une seconde.*

Afin que l'attention ne soit pas détournée en suivant le fil de mon argumentation, les calculs et formules sont consignés dans des notes à la fin du rapport, désignés par des lettres de l'alphabet, en sorte qu'on peut facilement les consulter au besoin.

PROJET RÉALISÉ L'ANNÉE DERNIÈRE.

Je vais maintenant examiner quels seraient les résultats du projet si les travaux qu'il comporte avaient été exécutés et en opération l'année dernière. D'abord, j'ai l'honneur de vous soumettre un profil du courant Sainte-Marie, ainsi qu'un plan du port indiquant le fil du courant ; ces deux documents ont déjà été mentionnés.

Vous y verrez que la ligne de section coupe celle du courant à un angle de 50° 30, et au point de rencontre la vitesse est de $\frac{5.75 + 5.34}{2}$ milles à l'heure, ou 8,132 pieds par seconde.

Par là nous trouvons que la vitesse moyenne calculée à angles droits avec la section sera de 5·65 pieds par seconde. Telle était la vélocité du fleuve le 20 mai 1876, date à laquelle la ligne du courant fut obtenue, et par elle nous pouvons obtenir la vitesse en cet endroit à n'importe quelle phase du fleuve.

Décharge du fleuve Saint-Laurent.—Le fleuve Saint-Laurent était au maximum de son élévation d'été le 6 juin dernier, et ce jour-là il y passait 431,733 pieds cubes d'eau par seconde.—*Voir* note A (1) et note B (1) à la fin.

La hauteur du fleuve était près de son minimum le 24 novembre dernier, et ce jour-là l'écoulement était de 281,581 pieds cubes par seconde.—*Voir* note A (3) et note B (3).

Prenons un jour quelconque entre ces deux dates et voyons quelle serait la condition du port ce jour-là, si le projet eût été exécuté. Adoptons par exemple,

pour cet examen, le 14 septembre dernier, alors que l'élévation de l'eau dans le port était de 99 pieds, ou un pied au-dessus de l'eau basse.

Condition du fleuve le 14 septembre, travaux exécutés.—En consultant la note A (2) à la fin, on verra que la décharge par le courant Sainte-Marie, le 14 septembre, était de 270,242 pieds cubes par seconde, et la décharge par le chenal sud, d'après la note B (2), était, le même jour, de 19,175 pieds cubes par seconde, et quand toute l'eau passera par le chenal sud la surface sera portée d'une hauteur de 99 pieds à 108 pieds (*voir* note D). Le chiffre exact est 107·84, mais pour être bref j'adopte 108. Telle serait la hauteur de l'eau dans le chenal sud le 14 septembre, si le barrage projeté avait été construit et si toutes les vannes avaient été fermées ce jour-là.

Dans cet état de choses, la seule source d'alimentation du port est le canal Lachine—et l'eau qui y revient du fleuve en aval des îles ou vis-à-vis Longueuil. On prétend que 85,000,000 de pieds cubes par heure passeront dans le port par le chenal de l'île Ronde. Je reviendrai là-dessus bientôt.

Comme la différence de hauteur entre l'eau du port et celle de Longueuil était de 2·25 pieds avant la construction des travaux, il s'ensuit que, le 14 septembre dernier, la hauteur de l'eau, à Longueuil, était de 99·00—2·25 ou 96·95 pieds au-dessus du point de repère.

Si le fleuve vis-à-vis Longueuil était à l'état de repos, alors, après la construction des travaux, le port serait alimenté par cette localité en vertu de la pression hydrostatique, et la hauteur de l'eau serait la même qu'à Longueuil, ou 96·75 pieds. Mais, d'après la carte de Bayfield, le courant a là une vitesse de 4 nœuds à l'heure, et comme il est de principe en hydraulique que la pression latérale de l'eau courante est égale à toute la charge d'eau, moins celle qui est due à la vélocité, cette hauteur de 96 75 doit être réduite de la charge due aux 4 nœuds à l'heure, de manière à obtenir la hauteur réelle de l'eau dans le port.

La charge d'eau due à une vitesse de quatre milles à l'heure est de $\frac{7}{10}$ pied; il s'ensuit que l'élévation de l'eau dans le port, le 14 septembre, serait 96·75 —0·70, ou 96 05 pieds. Elle est ainsi réduite 99·00—96·05 = 2·95 pieds, ou disons trois pieds au-dessous de ce qu'elle était avant la construction des travaux.

Il faut ne pas perdre de vue que l'eau fournie par le canal Lachine n'aide pas à diminuer ce déficit, car elle a déjà contribué à porter la hauteur de l'eau à Longueuil à 96·75 pieds, et on en a tenu compte.

Pour rétablir cette quantité de 3 pieds, les pertuis sont ouverts, d'après le projet, et une quantité égale à 850,000,000 de pieds cubes par heure, ou 236,111 pieds cubes par seconde, est prise du chenal sud et passe dans le port. Voyons maintenant le résultat de cette opération.

Ici, il est nécessaire de se rappeler qu'avant l'ouverture des pertuis une quantité égale à 287,129 pieds cubes par seconde, ou toute l'eau du fleuve, passait par le chenal sud (*voir* note D), et que son élévation était portée de 99 pieds à 108 au-dessus du point de repère: en sorte qu'à cette hauteur il y a égalité entre les décharges du chenal sud et du fleuve Saint-Laurent, et qu'il a fallu une accumulation de 9 pieds d'eau sur la profondeur précédente du chenal sud pour établir cette égalité.

Il s'ensuit que dans le temps où cette accumulation s'opérait, une partie seulement du fleuve passait à Longueuil, car le reste allait former l'accumulation jusqu'à ce que l'eau eût atteint 9 pieds au-dessus de son niveau précédent; après cela, tout le volume passait à Longueuil et l'égalité était rétablie entre les décharges par le chenal sud et par le fleuve.

Pendant ce temps-là, l'eau dans le port étant à [illegible] s au-dessous de son niveau normal, de 2 pieds au-dessous de l'étiage et de 12 pie[illegible] au-dessous du niveau de l'eau dans le chenal sud, les pertuis sont ouverts, et il passe dans le port une quantité égale à 236,111 pieds cubes par seconde. Nul doute que ceci aide à hausser le niveau de l'eau dans le port, mais ce ne peut être que temporairement, car il ne faut pas oublier que dans le même temps il passe par le chenal sud une quantité égale à 287,129 pieds cubes par seconde (note D). Il s'ensuit donc que 287,129+236,

111 = 523,240 pieds cubes passent, par cette opération, dans le chenal sud, tandis que la quantité qui lui est fournie n'est que de 287,129 pieds cubes par seconde. En conséquence, l'accumulation de 9 pieds diminuera rapidement, et cette diminution de chute diminuera la décharge par les pertuis et le chenal sud.

Cette diminution doit se continuer jusqu'à ce qu'une égalité soit rétablie, ou jusqu'à ce que la décharge du Saint-Laurent soit égale à la quantité des décharges par le chenal sud et les pertuis, c'est-à-dire jusqu'à ce que la source de ces deux dernières décharges soit égale à 287,129 pieds cubes par seconde. Alors seulement le niveau du chenal sud et celui du port peuvent devenir permanents. Tel est l'état où le fleuve doit finalement arriver, et le niveau de l'eau dans le port sera de huit dixièmes de pied au-dessous de ce qu'il était auparavant, comme on va le voir.

Elévation du chenal sud et du port lorsque la décharge du chenal sud et des pertuis, d'un côté, égale, de l'autre, celle du fleuve.—En consultant les contenus dans les notes D (2) à D (9), on verra, note D (4), que quand tous les pertuis sont ouverts et que l'équilibre est établi comme il est dit en marge, la hauteur du chenal sud sera de 103·61 pieds. En même temps, la hauteur du port, note D (9), sera de 98·20 pieds.

Cette hauteur de 98.20 pieds indique l'état permanent du port, ou son état après que le passage de l'eau par les pertuis, plus la décharge par le chenal sud, égalera la décharge du fleuve au sud du barrage.

J'ai fait voir que dans cet état de choses, les pertuis ne peuvent rien fournir davantage au port; mais il est dit, dans le rapport présenté avec le projet, qu'une quantité d'eau égale à 85,000,000 de pieds cubes par heure sera fournie au port par le chenal qui existe entre l'île Ronde et l'île Sainte-Hélène. Je ne puis trouver aucune donnée qui confirme une conclusion aussi absolue. Il passera certainement de l'eau par ce chenal; mais comment pourrait-elle passer dans le port? C'est ce que ne dit pas le rapport qui accompagne les plans du projet. La vélocité de l'eau dans le chenal sud, l'élévation de la surface de ce chenal au-dessus de celle du courant Sainte-Marie, les dimensions du chenal entre l'île Sainte-Hélène et l'île Ronde, l'angle que ce chenal fait avec le courant Sainte-Marie, ainsi que la vitesse de ce dernier, contribuent tous à la quantité qui tendra à passer dans le port.

Tant qu'il ne sera pas démontré comment cette quantité de 85,000,000 de pieds cubes par heure peut passer dans le port, on ne saurait l'admettre dans les calculs que contient ce rapport.

La hauteur du port, avant l'exécution des travaux, était de.....	99.00
Après que l'équilibre se sera établi, elle sera de.....	98.20
Abaissement du port.....	0.80 pd.

Cette quantité 0·80 pied, ou 9½ pouces, est celle de l'abaissement du port que produirait l'existence des travaux projetés.

La hauteur de l'eau dans le chenal sud, et conséquemment la décharge par les pertuis, ne peuvent être augmentées pendant la saison de navigation.—J'ai déjà démontré qu'il n'y a pas de permanence dans le niveau du chenal sud ou du port tant que la décharge du Saint-Laurent n'est pas égale à la somme des décharges par le chenal sud et les pertuis. Il paraît évident, d'après ceci, que si nous voulons élever le niveau de l'eau dans le chenal sud, il faut que les décharges des pertuis et du chenal sud, réunies, soient moindres que l'alimentation fournie par le fleuve; mais, dans ce cas, nous abaissons le niveau de l'eau à Longueuil, et, par suite, le niveau de celle qui est refoulée de là dans le port. Faisons une supposition qui se réalisera probablement.

Supposons que le chenal sud soit abaissé de trois pieds et que nous veuillions racheter cette déperdition. Pour cela nous fermons les pertuis, afin que l'eau puisse s'accumuler. Sa hauteur dans le chenal sud, ayant été abaissée de trois pieds, reste à 104.84 au-dessus du point de repère (*voir* note D 1), et sa profondeur moyenne atteint 7·58 pieds. La quantité d'eau y passant à cette profondeur sera de 174,967 pieds cubes par seconde (*voir* note E). Cette quantité, augmentée par la décharge du canal Lachine, donnera 177.255 pieds cubes par seconde passant à Longueuil, lorsque les pertuis auront été fermés.

J'ai maintenant l'honneur de soumettre un profil du fleuve à Longueuil, tracé d'après la carte de Bayfield, et par lequel on verra que la profondeur moyenne lorsque l'eau est basse dans le port, est de 19·35 pieds, le fleuve débitant alors 277,243 pieds cubes par seconde. *Voir* vote B (3).

D'après ces données, nous trouvons (*voir* note E) que la profondeur moyenne à Longueuil sera réduite à 14·34 pieds, ou en d'autres termes, que le niveau d'eau à Longueuil est diminué de 5 pieds au-dessous de son niveau d'eau basse lorsque les pertuis sont fermés ; et comme le niveau qui agit sur le port en cet endroit était d'abord de 3 pieds au-dessous de celui du port, ou à une hauteur de 96·00 pieds, il s'ensuit que le niveau du port serait réduit à une hauteur de 96·00—5.00=91.00 pieds au-dessus du point de repère.

Ceci démontre que le niveau de l'eau dans le port serait par le fait réduit à 7 pieds au-dessous de l'étiage. Naturellement, 91 pieds constituent le minimum, et ce niveau devra être de très courte durée, car l'eau commencera à monter aussitôt que le débit par le chenal sud augmentera, ou que l'eau s'accumulera et que la profondeur moyenne augmentera dans ce chenal.

Conclusion du débat sur les pertuis.—La conclusion à tirer de ce qui a été dit jusqu'ici dans le présent rapport est celle-ci: les pertuis une fois ouverts et tenus ouverts pendant un certain espace de temps, ne pourront être refermés sans abaisser le niveau de l'eau dans le port au-dessous de l'étiage.

CONDITION DU PORT EN HIVER.

La question des glaces devient un facteur important dans l'étude des projets qui ont pour but l'amélioration du port de Montréal. On sait qu'avant que la glace ne se forme sur le fleuve, l'eau commence à monter et continue de hausser jusqu'à ce que le pont de glace soit formé ; cependant, cette crue se produit lors même qu'il n'existe aucune cause apparente pour faire supposer que la quantité d'eau ait augmenté, car il n'est tombé ni pluie, ni neige pour amener cette augmentation de volume. L'eau monte parce que le périmètre mouillé est augmenté par les bordages de glace, ainsi qu'on va le voir.

Immédiatement après que le fleuve est bâclé, il hausse soudainement ; il s'abaisse ensuite à un niveau constant pendant quelque temps, après quoi il baisse davantage, ainsi que je l'ai déjà dit. A l'approche du printemps il hausse et brise la glace, et cette crue est généralement plus forte que celle qui s'est produite l'hiver précédent. Tous ces phénomènes ont lieu d'après les lois établies par la science hydraulique, ainsi que je le démontrerai un peu plus loin.

Les experts auxquels le gouvernement a confié en différents temps la mission de dresser des rapports sur l'amélioration du port de Montréal, ont parlé de ces phénomènes, et, contrairement aux premiers principes de la science hydraulique, ils en font remonter la cause aux " endiguements de glace " et aux " embâcles " qui se forment dans le courant Sainte-Marie,—citant à l'appui de leur assertion un travail sur ce sujet lu devant la Société Géologique de Londres, il y a quarante ans, par sir William Logan, dans lequel il parlait des phénomènes que le Saint-Laurent offre en hiver.

Je désire être bien compris : je désavoue toute intention de rien dire ici qui puisse diminuer ou affaiblir le prestige attaché à la mémoire de sir William Logan. Non, j'ai eu le plaisir de le connaître, et il m'a honoré de son amitié pendant plusieurs années ; ses talents n'avaient pas de plus grand admirateur que moi, et personne ne professe pour sa mémoire plus de respect que j'en ai.

A cette époque la science hydraulique n'était pas aussi avancée qu'elle l'est aujourd'hui, et sir William Logan s'était trop consacré aux progrès de sa science de prédilection, la géologie, pour s'occuper beaucoup de l'autre.

Aussi, en observant le refoulement des glaces dans le courant Sainte-Marie, il n'a pas compris la loi qui régit les forces produisant les phénomènes qu'il avait sous les yeux ; mais, déterminé à trouver une explication, il élabora une hypothèse en imaginant que la grande quantité de glace qui descend le fleuve s'amoncelle au pied du courant Sainte-Marie et forme une digue qui s'étend, en quelques endroits, jusqu'au fond ; de là les crues, de là les inondations, etc.

Dans tous les rapports concernant les améliorations du port de Montréal, cette hypothèse a été adoptée, et aujourd'hui on pense généralement que l'eau monte parce que les glaces flottantes s'amoncellent et barrent le courant Sainte-Marie. Or, le poids spécifique de la glace est à peu près $\frac{9}{10}$ de celui de l'eau, en sorte qu'un morceau de glace dans le fleuve aura $\frac{9}{10}$ de son volume en-dessous de la surface de l'eau et $\frac{1}{10}$ au-dessus. Par conséquent, ce morceau de glace est aussi capable de s'élever dans l'air que de caler plus profondément dans l'eau. La glace ne peut s'échouer que de deux manières : la première lorsque, en descendant, sa partie submergée rencontre une batture ou un récif ; la seconde, lorsque, pendant qu'elle est stationnaire, l'eau qui est en dessous baisse. Il est impossible que la glace puisse caler plus profondément que ne le permet son poids spécifique. Le courant peut entraîner un morceau de glace mouvant sous un autre morceau stationnaire lorsque la partie submergée du premier est plus épaisse que celle du second, mais les deux seraient soulevés proportionnément.

Cause de l'eau haute en hiver.

Le fait que le fleuve Saint-Laurent monte quand il est bâclé n'est pas anormal. Il n'est pas une rivière, un cours d'eau, un petit ruisseau dont l'eau, en se congelant, ne se soit élevée au-dessus de son niveau précédent. La science hydraulique ne démontre pas seulement que cette crue doit avoir lieu, mais elle nous permet de constater la hauteur qu'elle atteindra. Voici comment :

C'est un principe reconnu en science hydraulique, que dans le même cours d'eau la vélocité varie en raison inverse de la racine carrée du périmètre mouillé, et il est démontré dans les notes A et B que les périmètres mouillés du courant Sainte-Marie et du chenal sud sont, pour toutes fins pratiques, égaux à la largeur du cours d'eau dans chaque cas où le profil a été fait. Il s'ensuit que du moment où le fleuve est bâclé, le périmètre mouillé est double de ce qu'il était avant la formation de la glace, et la raison des vélocités dans les deux cas sera comme $1 : \sqrt{\frac{1}{2}}$, ou comme 1 : 0.70 ; en d'autres termes, la vélocité, après la formation de la glace, sera $\frac{7}{10}$ de la précédente.

Avant la formation de la glace, la vélocité maxima était à la surface et au centre du courant ; bâclée, la rivière prend le caractère d'un tube, et le fil ou maximum de vélocité est transféré de la surface au milieu de la profondeur, comme dans un tuyau, pourvu que le dessous de la glace et le fond de la rivière soient raboteux ou unis au même degré. Si le dessous de la glace est plus raboteux que le fond de la rivière, le fil ou maximum de vélocité se trouvera plus près du fond, et son énergie sera moindre, et *vice versâ*. Il s'ensuit donc que la vélocité d'un courant en hiver dépend de l'état raboteux ou lisse du dessous de la glace ; s'il est plus raboteux que le fond de la rivière, la vélocité sera moindre que les $\frac{7}{10}$ de ce qu'elle était auparavant, et, s'il est plus uni, le coefficient sera plus grand.

Pour se faire une idée de l'état du dessous de la glace, supposons trois cubes de glace flottante se touchant les uns les autres, dont l'un saillit de quatre pouces au-dessus de la surface de l'eau, le second de deux pouces et le troisième d'un pouce. Alors les profondeurs au-dessous de la surface de l'eau auxquelles ces morceaux s'étendront seront de trente-six pouces, dix-huit pouces et neuf pouces ; c'est-à-dire que le dessous est *neuf* fois plus raboteux que le dessus. Par cet exemple nous pouvons nous faire une idée de l'inégalité du dessous de la glace dans le port de Montréal, et nous pouvons raisonnablement nous attendre à ce que le coefficient de vélocité sera moins que $\frac{7}{10}$; mais nous avons heureusement les moyens de déterminer avec certitude ce coefficient. Voici :

Coefficient de vélocité pour l'hiver.—J'attire maintenant votre attention sur un plan présenté avec le présent rapport, de cette partie du fleuve dans le voisinage de l'île Moffatt ; ce plan m'a été fourni par M. Harrington, du bureau des canaux, sous la direction duquel la levée hydrographique a été faite il y a quelques années. On y peut voir que, quoique la vélocité de l'eau en cet endroit soit de sept milles à l'heure en été, elle n'est que de trois milles et demi à l'heure en hiver. Ceci fait voir que le coefficient

de vélocité dans le port de Montreal n'est pas $\frac{7}{10}$ mais $\frac{5}{10}$. M. Harrington m'a communiqué les mesurages qui ont été faits à cette époque, et la moyenne donne un coefficient un peu moindre que $\frac{5}{10}$; mais j'adopte le coefficient indiqué sur le plan.

Profondeur moyenne doublée en hiver.—D'après ce qui précède, il est facile de voir que la profondeur moyenne du port est doublée en hiver—ainsi, disons que :

Q=le débit du fleuve en pieds par seconde.
W=la largeur.
v=la vélocité en pieds par seconde.
H=la profondeur moyenne.
Alors nous avons

$$Q = W.\,H.\,v \text{ et } \frac{Q}{W} = H.\,v.$$

Ici Q et W sont tous deux des quantités constantes, car ni le débit ni la distance entre les deux rives ne sont dérangées par la gelée. Il s'ensuit que le produit H v est constant, en sorte que si v est diminuée, H doit être augmentée dans la même proportion ; alors si v devient $\frac{1}{2}$ v, H doit devenir 2 H.

Or, si v représente la vélocité du courant avant la congélation et H la profondeur moyenne au même moment, ces quantités en hiver doivent devenir $\frac{1}{2}$ v et 2 H, ou, en d'autres termes, la profondeur moyenne de l'eau dans le port de Montréal, quand il est libre de glace, sera doublée quand le fleuve sera bâclé.

Hauteur à laquelle l'eau s'élèvera en hiver.—Nous avons maintenant les moyens d'établir avec certitude la hauteur à laquelle l'eau s'élèvera lorsque la glace prendra d'un bord à l'autre. Voici les faits pour cet hiver :

Le 24 novembre dernier, immédiatement avant qu'il ne se fût formé aucune glace, (*voir* notes A (3), B (3).

	Pds. carrés.	
La superficie de section du courant Sainte-Marie était de..	54,865	
Id. du chenal sud.....	4,685	
Superficie de section des deux chenaux.....	59,550	
Niveau d'eau du courant Sainte-Marie.....	2,250	pds.
Id. du chenal sud.....	2,625	"
Largeur totale de surface d'eau.....	4,875	pds.

$$\text{Profondeur moyenne} = \frac{56,550}{4,875} = 12{\cdot}22 \text{ pds.}$$

Hauteur à la section du courant Sainte-Marie.....	97·25	moyenne,
Id. au chenal nord.....	98·75	98.00
Id. sur le busc de l'écluse.....	98·50	

Donc 98.00+12.22=110.22. Ce sera la hauteur de l'eau dans le port après que la glace aura cessé de refouler.

Cette partie du présent rapport est écrite le 21 décembre et avant que le fleuve ne soit bâclé ; il sera donc facile de voir si ces chiffres sont exacts.

Refoulement de la glace.—Je viens de démontrer que lorsque la glace prend d'un bord à l'autre, l'eau dans le port doit s'élever à une hauteur égale à sa profondeur moyenne au-dessus de son niveau précédent. Quand elle s'arrête à cette hauteur elle est dans son état normal ; mais pendant le refoulement de la glace, l'état du fleuve est anormal. C'est par le refoulement et le soulèvement de la glace qu'il arrive à son état normal.

Explication.

Supposons que la glace se forme dans les chenaux de chaque côté de l'île Sainte-Hélène pendant que le fleuve est encore libre au pont Victoria et en amont,—ce qui arrive généralement avant la complète formation du pont de glace. Alors l'écoulement sous la glace n'a plus que la moitié de sa vélocité antérieure, tandis que celui de la partie libre garde toute sa vélocité, Il s'ensuit que l'eau libre doit s'accumu-

ler ou refouler en atteignant le courant plus faible qui est couvert de glace; par conséquent, il soulèvera la glace jusqu'à ce que sa profondeur moyenne soit doublée. D'abord, l'eau doit s'élever plus haut que la profondeur moyenne pour les raisons suivantes :

Tandis qu'elle ne sera dans son état normal que lorsque sa profondeur moyenne sera doublée, la profondeur moyenne du courant Sainte-Marie et du chenal sud doit être doublée avant que l'eau n'arrive à cet état. L'eau libre augmentant en avant de la glace plus rapidement que la glace n'est soulevée, celle-ci est brisée et refoulée par la crue jusqu'à ce que tout son volume soit soulevé à la hauteur nécessaire; ensuite l'eau de devant ayant assez d'espace pour passer, l'accumulation anormale s'abaisse. Il est évident que l'eau montera plus pendant le refoulement de la glace qu'à toute autre période de l'année.

ÉTAT DU FLEUVE EN HIVER QUAND TOUTE L'EAU PASSE PAR LE CHENAL SUD.

Je dois maintenant attirer votre attention sur les notes, qui ont été prises dans le bureau des canaux, des hauteurs du port. Je vous soumets aussi un rapport que m'a communiqué le maître de port de Montréal et qui contient les dates du refoulement de la glace pendant plusieurs années.

En comparant ces documents, on peut voir qu'au moment où la glace refoule, l'eau atteint le maximum de ses hauteurs d'hiver et de printemps. Ces hauteurs varient de 111 à 117 pieds au-dessus du point de repère. Au printemps de 1869, la hauteur fut de 121.41 pieds.

Prenons 114 pieds comme maximum général de hauteur dans les années ordinaires pendant le refoulement de la glace, et calculons quelle serait la hauteur dans le chenal sud si toute l'eau devait y passer. *Voir* notes F (1), (2), (3), (4).

La hauteur dans le chenal sud est 123.00 Note F (3).

La hauteur à Laprairie est 123.50.—Note F (4).

La hauteur de la rue Saint-Jean, Laprairie, vis-à-vis l'hôtel Poissant, est 121.88.

Cette rue serait donc submergée pendant le refoulement de la glace, tous les ans, après la construction du barrage et la fermeture des pertuis.

INONDATIONS.

Lorsqu'une inondation se produit à Montréal ou à Laprairie, on en attribue la cause aux "embâcles" et aux "digues de glace" qu'on suppose s'être formés de chaque côté de l'île Sainte-Hélène.

Au sujet de ces inondations, je n'ai de données que sur celle de 1869, et je les trouve dans le rapport du maître de port déjà mentionné.

On verra par ce rapport que le 13 avril 1869, la glace refoula dans le port de Montréal; elle refoula une seconde fois le 18 et une troisième fois le 19, inondant le Griffintown et continuant jusqu'au 23.

En consultant le registre tenu au bureau des canaux, on verra que le 15 avril 1869, la hauteur de l'eau dans le port était de 109.75 pieds; le 22 elle était de 121.41, et le lendemain de 115.25 pieds au-dessus du point de repère.

Les niveaux qui ont été constatés à Laprairie l'année dernière indiquaient que la hauteur de la crue de 1869 y avait été de 125.72 pieds au-dessus du point de repère. Les habitants ont montré par certaines marques la hauteur que l'eau avait atteinte.

Or, il est démontré dans la note F (4) qu'une hauteur de 123.00 dans le port de Montréal, porterait l'amplitude hydraulique, à Laprairie, à une hauteur de 123.50; conséquemment, une hauteur de 121.41 dans le port causerait à Laprairie une hauteur de moins de 123.50, et beaucoup moindre que 125.72. Il s'ensuit donc que l'inondation de Laprairie en 1869 ne peut pas avoir été produite par la crue des eaux dans le port de Montréal, mais par le gonflement du fleuve amenée par une quantité extraordinaire d'eau venue d'autres sources. Telle est la conclusion à laquelle nous conduit la science hydraulique.

Je sais que cette conclusion est en désaccord avec l'opinion généralement reçue ; je sais aussi qu'il en est plusieurs qui méprisent les déductions de la science si elles sont contraires à leur marotte.

Pénétré de cette idée, j'ai voulu pousser mes recherches plus loin, bien que je n'eusse aucun doute sur leur résultat. En conséquence, j'ai consulté les registres de la glace et de la neige tenus au département de l'Aqueduc de Montréal et au Collège McGill, et un examen m'a permis de constater que quoique l'échelle de neige enregistre généralement chaque hiver une épaisseur de six à neuf pieds, elle a accusé dans l'hiver de 1868-69 une épaisseur de quatorze pieds, et sur cette quantité six pieds et demi ont été enregistrés dans le seul mois de février.

Cette grande quantité de neige répandue sur le plateau d'épanchement du Saint-Laurent ayant fondu au printemps et ayant été apportée au fleuve par ses tributaires, il est devenu gonflé et est sorti de son lit. Donc l'inondation est due au fait que le fleuve avait été gonflé par la quantité d'eau que ses tributaires lui avaient apportée, et non à des " amoncellements " ou à des " embâcles " imaginaires. Cette conclusion est encore justifiée par le registre du bureau des canaux, qui fait voir que pendant tout l'été de 1869, l'eau fut extraordinairement haute dans le port de Montréal, ou, en d'autres termes, la quantité d'eau produite par la neige de l'hiver précédent a suffi pour hausser le niveau du fleuve pendant tout l'été suivant.

Conséquence de l'inondation de 1869, *si les travaux proposés avaient alors existé.*— Voyons maintenant les conséquence qu'aurait eue l'inondation de 1869 si le projet qui nous occupe avait été mis à exécution.

En consultant la note G (3), on verra que si les travaux qu'il comporte avaient alors existé, et si on avait fait passer toutes les eaux par le chenal sud, des levées étant construites pour restreindre ce chenal à une largeur de 3,000 pieds, la hauteur de l'eau y aurait été, le 22 avril 1869, de 131.43 pieds au-dessus du point de repère.

La hauteur de la voie du chemin de fer, aux abords du pont Victoria, Pointe Saint-Charles, telle qu'enregistrée au bureau de l'inspecteur de la ville, Montréal, est de 122.55 pieds.

La hauteur générale, à la Pointe Saint-Charles, est de 121 à 122 pieds.

Les égoûts du district de la Pointe Saint-Charles se déchargent dans ceux de la ville.

La hauteur du carré Chaboillez, dans la ville, est de 120.00 pieds.

Avec ces niveaux, les conséquences pour la ville seraient très graves, et si nous tenons compte de ces faits, il est évident que les pertuis ne devraient pas être fermés durant l'hiver. Ils devraient rester ouverts pour donner autant de facilité que possible au débit du chenal sud pendant cette saison de l'année.

Respectueusement soumis,

THOS. GUERIN,

Ingénieur, département des Travaux publics.

Mr Henry F. Perley,
Ingénieur en chef.

NOTE A (1).

COURANT SAINTE-MARIE LE 6 JUIN 1882.

VOIR PROFIL.

Hauteur de l'eau à la section le 6 juin	102·91	pieds.
Longueur de la section à la surface le 6 juin	2,287·50	"
" lorsque de niveau avec 17 pieds sur le busc	2,262·50	"
Superficie de la section le 6 juin	67,948·38	pds. carr.

Périmètre mouillé, le 6 juin..... 2,316·39 pieds.
Profondeur hydraulique, le 6 juin..... 29·33 "
Profondeur moyenne, le 6 juin..... 29·70 "
Profondeur hydraulique au moment du fil du courant..... 33·22 "
Au moment où le fil du courant a été constaté. { vélocité à la section $\frac{5.75 + 5.34}{2}$ = 5.54 milles à l'heure. Vélocité moyenne perpendiculaire à la section..... } 5.65 pds. par seconde.
Vélocité le 6 juin..... 5.31 pds. par seconde.
Débit le 6 juin, Q = 360,805 pds. cub. par sec.

NOTE A (2)

COURANT SAINTE-MARIE LE 14 SEPTEMBRE 1882.

VOIR PROFIL.

Hauteur de l'eau sur le busc de l'écluse..... 99.00 pds.
" à la section..... 97.53 "
Ligne d'eau ou longueur de section, 14 septembre..... 2,250.00 "
Superficie de la section le 14 septembre..... 55,720 pds. carr.
Périmètre mouillé " ..... 2,275.47 pds.
Profondeur hydraulique " ..... 24.47 "
Profondeur moyenne " ..... 24.76 "
Profondeur hydraulique au moment du fil du courant..... 33.22 "
Vélocité perpendiculaire à la section au moment du fil du courant..... 5.65 pds. par sec.
Vélocité perpendiculaire à la section le 14 septembre..... 4.85 "
Débit le 14 sept., Q = 270,242 pds. cub. par seconde.

NOTE A (3)

COURANT SAINTE-MARIE LE 24 NOVEMBRE 1882.

VOIR PROFIL.

Hauteur de l'eau sur le busc de l'écluse..... 98.50 pds.
" à la section..... 97.15 "
Ligne d'eau de section, 24 novembre..... 2,250.00 "
Superficie de la section, " ..... 54,865.63 pds. carr.
Périmètre mouillé, " ..... 2,271.81 pds.
Profondeur hydraulique, " ..... 24.25 "
" au moment du fil du courant..... 33.22 "
" moyenne, 24 novembre..... 24.48 "
Vélocité perpendiculaire à la section au moment du fil du courant..... 5.65 p. sec.
Vélocité perpendiculaire à la section, 24 novembre..... 4.82 "
Débit le 24 nov., Q = 264,452 pieds cubes par seconde.

NOTE.—Le 30 nov., la hauteur sur le busc était de..... 98.00 pds. ou l'eau basse.

Le même jour, 30 nov., la hauteur à la section était..... 96.85 "

De là, débit à eau basse, Q = 260,114 pieds cubes par seconde.

NOTE B (1).

CHENAL SUD LE 6 JUIN 1882.

VOIR PROFIL.

Hauteur sur le busc de l'écluse le 6 juin	104.50 pds.
" à la section traversant le chenal sud	103.23 "
Superficie des parties A B C de la section	9,070 pds. car.
Longueur de la ligne d'eau	1,175 00 pds.
Périmètre mouillé	1,176.00 "
Vélocité moyenne	5.52 pds. p. sec.
Profondeurs moyenne et hydraulique	7.72 pds.
Débit par les parties A B C, le 6 juin 1882	50,066.00 pds. cub.
Superficie de C E F	7,001.00 pds. car.
Longueur de la ligne d'eau	1,487.00 pds.
Vélocité moyenne le 6 juin	2.98 pds. p. sec.
Profondeur moyenne	4.70 pds.
Débit par les parties C E F	20,862.00 pds. cub.
Débit total	20,862 + 50,066 = 70,928.00 "
Superficie totale de section	16,071.00 pds. car.
Largeur totale du lit	2.662.00 pds.
Profondeur moyenne de toute la section	6,037 "

Débit total du Saint-Laurent le 6 juin 1882 :

Courant Sainte-Marie, p. note A	360,805 pds. cub.
Chenal sud	70,928 "
	Q = 431,733 " p. sec.

NOTE B (2).

CHENAL SUD LE 14 SEPTEMBRE, 1882.

VOIR PROFIL.

Hauteur sur le busc le 14 septembre	99.00 pds.
" à la section, chenal sud	99.00 "
Superficie des parties A^1 B^1 C^1 de la section	4,374 00 pds. car.
Longueur de la ligne d'eau	1,002.00 pds.
Périmètre mouillé	1,003 00 "
Profondeur hydraulique	4.36 "
Profondeur moyenne	4.37 "
Vélocité moyenne par A^1 B^1 C^1	4.15 pds. p. sec.
Débit par A^1 B^1 C^1	18,152.00 pds. cub.
Superficie des parties C^1 E^1 F^1	853.00 pds. car.
Longueur de la ligne d'eau	1,100.00 pds.
Périmètre mouillé	1,100.00 "
Profondeur hydraulique	0.77 "
Profondeur moyenne	0.77 "
Vélocité	1.20 pds p. sec.

Débit ..... Q = 1,023 00	pds. cub.	p. sec.
Id. total par le chenal sud le 14 septembre.....	19,175	pds. cub.
Id. par le courant Sainte-Marie, p. note A (2)	270,242	"
Débit total du fleuve le 14 septembre.....	289,417	"

NOTE.—Profondeur moyenne pour toute la section ..... 1.96 pd.
Profondeur moyenne à 3,000 pds. de largeur..... 1.74 "

NOTE B (3)

CHENAL SUD LE 24 NOVEMBRE 1882.

VOIR PROFIL.

Hauteur de l'eau sur le busc le 24 novembre.....	98.50	pds.
" à la ligne de section.....	98.75	"
Le 30 novembre (eau basse) même hauteur.....	98.75	"
Superficie des parties A^1 B^1 C^1.....	4,124.00	pds. car.
Longueur de la ligne d'eau.....	1,000.00	pds.
Périmètre mouillé.....	1,001.00	"
Profondeur moyenne	4.12	"
Profondeur hydraulique.....	4.12	"
Vélocité moyenne.....	4.03	pds. p. sec.
Débit par A^1 B^1 C^1 16,619	pds. cub.	"
Superficie de la partie C^1 E^1 F^1.....	561.00	pds. car.
Longueur de la ligne d'eau	1,100.00	pds.
Périmètre mouillé	1,100.00	"
Profondeur moyenne	0.51	"
Profondeur hydraulique	0.51	"
Vélocité moyenne.....	0.91	pds. p. sec.
Débit par C^1 E^1 F^1..... 510.00	pds. cub.	p. sec.
Id. total par le chenal sud..... 17,129	"	"
Id. par le courant Sainte-Marie par note A (3) le 24 novembre.....264,452	"	"
Débit du fleuve le 24 novembre.....281,581	"	"

		pds. car.
Superficie de toute la section, chenal sud.....	4,124 + 561 =	4,685
Profondeur moyenne du chenal agrandi à.....3,000 pds.		= 1.56 pds.
Profondeur moyenne, chenal large de .....2,662 "		= 1.76 "

CHENAL SUD LE 30 NOVEMBRE 1882.

VOIR PROFIL.

Le 24 novembre, la hauteur sur le busc était de 98.50. Ce n'était pas encore l'eau basse.

Le 30 la hauteur sur le busc était 98.00, ou eau basse.

Le débit à l'eau basse, sera comme suit :

	Pds. cubes.
Courant Sainte-Marie, d'après note A (3)	260,114
Chenal sud, son niveau étant le même que le 24.....	17,129
Total.....	277,243 pds. cubes.

A l'eau basse, le débit du Saint-Laurent, à Montréal, est de 277,243 pds. cubes par seconde.

NOTE D (1)

CONDITION DU FLEUVE LE 14 SEPTEMBRE 1882, LE COURANT SAINTE-MARIE ÉTANT DÉTOURNÉ DANS LE CHENAL SUD.

Hauteur sur le busc le 14 sept.....	99.00 pds.	
	Pds. cubes.	
Débit du courant Sainte-Marie, note B (2)....	270,242	
" canal Lachine.....	2,288	
Quantité fournie au port par le fleuve..... =	267,954	pds. cub. p. sec.
" passant par le chenal sud, note B (2)	19,175	" "
Débit total par le chenal sud, lorsque les travaux seront exécutés...	287,129	" "
Profondeur moyenne du chenal sud le 14 sept., note B (2).....	1.74 pd.	

Donc nous avons $H = 1.74 \left(\frac{287129}{19175}\right)^{\frac{2}{3}}$..... $= 10.58$ "

D'où il suit que la hauteur du chenal sud sera $99 + 10.58 - 1.74 = 107.84$ pds.

L'accumulation d'eau dans le chenal sud est $107.74 - 99.00 = 8.84$ pds. ou disons 9 pds.

NOTE D (2).

QUELLE SERA LA PROFONDEUR DANS LE CHENAL SUD OU LA CHARGE D'EAU SUR LES PERTUIS, LORSQUE LES DÉBITS PAR LES DEUX SERONT ÉGAUX À CELUI DU SAINT-LAURENT, MOINS LE CANAL LACHINE.

Formule générale :

Que Q = le débit du Saint-Laurent, moins le canal Lachine.

H = la profondeur moyenne du chenal sud au moment où les pertuis sont ouverts, ou avant que la profondeur commence à diminuer.

q = le débit par les pertuis avant que la charge d'eau sur ces derniers commence à diminuer.

h = la charge d'eau sur ces pertuis au même moment, ou avant que H ou h commencent à diminuer.

Q^1 = Le débit par le chenal sud quand il y a un équilibre entre les débits du fleuve d'un côté et par le chenal sud et les pertuis de l'autre.

q^1 = Le débit par les pertuis au même moment ou quand $Q^1 + q^1 = Q$.

H^1 = La profondeur moyenne dans le chenal sud au même moment.

h^1 = La charge d'eau sur les pertuis au même moment. De là $H - H^1$ ou $h - h^1$ représentant la baisse dans le chenal sud.

Donc $H - H^1, = h - h^1$ et $h^1 = h + H^1 - H$.

Ou bien, $Q : Q^1 :: H^{\frac{3}{2}} : H^{1\frac{3}{2}}$ et $Q^1 = Q \times \dfrac{H^{1\frac{3}{2}}}{H^{\frac{3}{2}}}$

$$q : q^1 :: h^{\frac{1}{2}} : h^{1\frac{1}{2}} \text{ et } q^1 = q \times \frac{h^{1\frac{1}{2}}}{h^{\frac{1}{2}}}$$

$$Q^1 + q^1 = Q \times \frac{H^{1\frac{3}{2}}}{H^{\frac{3}{2}}} + q \times \frac{h^{1\frac{1}{2}}}{h^{\frac{1}{2}}} = Q$$ Substituons la valeur de h^1 et nous avons

$$H^{\frac{3}{2}} = H^{1\frac{3}{2}} + \frac{q\ H^{\frac{3}{2}}}{Q\ h^{\frac{1}{2}}}(h + H^1 - H)^{\frac{1}{2}}$$ d'où H^1 peut être trouvé.

NOTE D (3).

PROFONDEUR MOYENNE DU CHENAL SUD LE 14 SEPTEMBRE 1882, LES PERTUIS ÉTANT OUVERTS ET L'ÉQUILIBRE ÉTABLI.

Débit total par le chenal sud note D (1).....	287,129	pds. cub. p. sec.
" par le courant Sainte-Marie.....	270,242	" "
" canal Lachine	2,288	" "
" chenal sud avant de recevoir le courant Sainte-Marie...	19,175	" "
Profondeur moyenne du chenal sud, note D (1).....		10·58 pds.
Hauteur du chenal sud, 14 septembre, note D (1).....		107·84 "
Hauteur du sommet du pertuis contrôleur, d'après le profil de Bateman.		103·00 "
" du fond " " "		98·00 "
" du centre " " "		100·50 "

Charge d'eau au centre du pertuis contrôleur 107·84 — 100·50 = 7·34 N.

Donc Q = 287,129 p. note D (1).

q = 236,111 p. rapport de Bateman.

H = 10·58 p. note D (1).

h = 7·34 d'après ce que dessus.

Remplaçons par ces valeurs l'équation générale, note D (2).

$$(10{\cdot}58^{\frac{3}{2}} = H^{1\frac{3}{2}} + \frac{236111}{287129} \times \frac{(10{\cdot}58^{\frac{3}{2}}}{(7{\cdot}34)^{\frac{1}{2}}}\ (7{\cdot}34 + H^1 - 10{\cdot}58)^{\frac{1}{2}}$$

La solution de cette équation donne H^1 = 6·35 pieds.

NOTE D (4)

CHARGE D'EAU SUR LES PERTUIS QUAND ILS SONT TOUS OUVERTS.

Débit par le chenal sud, tous les pertuis étant ouverts et l'équilibre établi.

Donc

$$Q = Q \times \left(\frac{H^1}{H}\right)^{\frac{3}{2}} = 133{,}515 \text{ pds. cub. par sec.}$$

$$q^1 = Q - Q^1 \quad = 153{,}614 \quad " \quad "$$

Profondeur moyenne du chenal sud, pertuis fermés..... 10·58 pds.
" " pertuis ouverts..... 6·35 "

Baisse quand l'équilibre est établi..... 4·23 "

Hauteur du chenal sud, pertuis ouverts.

Haut. du chenal sud, pertuis ouverts et équilibre établi 107.84 — 4.23 = 103.61 pds.

Charge d'eau sur les pertuis quand l'équilibre est établi.

La hauteur ou charge d'eau au centre du pertuis contrôleur sera 103·61 — 100·50 = 3.11 pieds.

NOTE D (5)

HAUTEUR DE L'EAU DANS LE PORT LE 14 SEPTEMBRE 1882, TOUS LES PERTUIS ÉTANT OUVERTS ET L'ÉQUILIBRE ÉTABLI.

Hauteur de surface, section avenue Colborne, au-dessus de celle de Longueuil.

Le débit par les pertuis, tous ouverts, et l'équilibre étant établi entre le débit du Saint-Laurent d'un côté, et de l'autre les débits par le chenal sud et les pertuis, est, d'après la dernière note.. q^1 = 153,614 pds cub. p. sec.

Canal Lachine..... = 2,288 "

Débit total par le courant Sainte-Marie..... = 155,902 "

Pds. cub.

Quand le débit par le courant Sainte-Marie, note B (2)..... = 270,242
La hauteur à la section, note A (2) ..... 97.53 pds.
Hauteur à Longueuil..... 99 00—2.25 = 96.75 "
Hauteur d'eau de section au-dessus de celle de Longueuil... = 0.78 "

La hauteur, à Longueuil, est la même qu'à l'avenue Colborne ou à la section quand les pertuis sont fermés.

Lorsque les pertuis sont ouverts et que le courant Sainte-Marie débite 155,902 pds. cubes par seconde, la hauteur, à la section de l'avenue Colborne, au-dessus de celle de Longueuil, sera approximativement augmentée comme suit.

NOTE D (6).

HAUTEUR DE L'EAU DANS LE PORT LE 14 SEPTEMBRE 1882, TOUS LES PERTUIS ÉTANT OUVERTS ET L'ÉQUILIBRE ÉTABLI.

Hauteur de section, avenue Colborne, au-dessus de celle de Longueuil.

Que L = La distance entre les sections à l'avenue Colborne et à Longueuil.
Q = Le débit par le courant Sainte-Marie le 14 septembre..... = 270,242 pds. cub. p. sec.
q = Par note D (5)..... 155,902 "
a = La superficie de section, avenue Colborne, 14 septembre..... = 55,720 pds. carr.
b = La superficie de section, à Longueuil, 14 sept. = 94,769 "

De ce qui précède :

$$Q : q :: \left(\frac{0.78}{L}\right)^{\frac{1}{2}} \times b : \left(\frac{z}{L}\right)^{\frac{1}{2}} \times a \qquad \text{D'où}$$

z = 0·75, qui est la hauteur d'eau de section, à l'avenue Colborne, au-dessus de celle de Longueuil.

Hauteur à l'avenue Colborne.

Donc, 96·75 + 0·75 = 97·50 = la hauteur à l'avenue Colborne pendant le débit de q ou 155,902 pds. cubes par seconde.

NOTE D (7).

HAUTEUR DE L'EAU DANS LE PORT LE 14 SEPTEMBRE 1882, TOUS LES PERTUIS ÉTANT OUVERTS ET L'ÉQUILIBRE ÉTABLI.

Vélocité à l'avenue Colborne.

Superficie de section à l'avenue Colborne avant la construction des travaux. Note A (2)..... 55,728 pds. carr.
Largeur de surface..... 2,250 pds.
Abaissement de surface pendant le débit de 155,902 pds. cub. par seconde. Note A (2)..... 97·53—97·50 = ·03 pd.
D'où il résulte que la superficie de section à ce moment sera 55,720—2,250×.03 = 55,653. Et nous avons $v. = \frac{155,902}{55,653}$ 2.80 pds. par seconde.

La différence de niveau entre la surface de l'eau à la section de l'avenue Colborne et celle de l'eau dormante dans le bassin Victoria = 1·32 pd.; mais elle doit être augmentée par la charge d'eau due à la vélocité du courant en dehors du bassin, afin d'obtenir la différence de niveau entre la surface de l'eau à la section et celle de l'eau du port.

La charge d'eau due à la vélocité en dehors du bassin est ainsi obtenue.

En examinant le fil du courant, on verra que la vélocité vis-à-vis le quai Victoria peut, sans erreur appréciable, être considérée égale à celle qui existe à la section de l'avenue Colborne.

La vélocité vis-à-vis le quai Victoria, au moment où le fil du courant a été constaté, était de $\frac{5·74 + 5·80}{2}$ = 5 77 milles à l'heure = 8·46 pds. par seconde.

NOTE D (8).

HAUTEUR DE L'EAU DANS LE PORT LE 14 SEPT, TOUS LES PERTUIS ÉTANT OUVERTS.

Pente du courant Sainte-Marie avant l'exécution des travaux.

La profondeur hydraulique à la section Av. Col. = 33·22 pds.
" le 14 sept. 1882. Note A (2) = 24·48 pds.
Donc la vélocité à la section ou au quai Victoria le 14 sept. sera comme suit :—
$\sqrt{33{\cdot}22} : \sqrt{24{\cdot}48} :: 8{\cdot}46 : x = 7{\cdot}25$ pds.
La hauteur due à cette vélocité est de $\frac{8}{10}$ pied.
Donc la différence de niveau entre la surface de l'eau vis-à-vis le quai Victoria, et celle de la section de l'Avenue Colborne = 1·32 + 0·80 = 2·12 pieds le 14 septembre 1882.

Pente du courant Sainte-Marie après l'exécution des travaux.

Supposons maintenant que le courant Sainte-Marie soit uniforme entre le quai Victoria et l'Avenue Colborne après l'exécution des travaux, et cherchons quelle sera la pente pouvant permettre le débit d'une quantité d'eau égale à 155,902 pieds cubes par seconde.

La vélocité à la section, note A (2) le 14 sept. était..... 4·85 pds.
Différence de niveau entre la surface de l'eau à la section et celle vis-à-vis le quai Victoria est..... ... 2·12 "
La vélocité au même endroit, pendant le débit de 155,902 pieds cubes par seconde était d'après la dernière note..... 2·80 "

Donc $(4.85)^2 : (2{\cdot}80)^2 :: 2{\cdot}12 : x = 0{\cdot}70$ pieds.
Cette quantité 0·70 est la différence de niveau entre les surfaces de l'eau à l'Avenue Colborne et vis-à-vis le quai Victoria pendant que le débit est 155,902 pieds cubes par seconde.

NOTE D (9).

HAUTEUR DE L'EAU DANS LE PORT LE 14 SEPTEMBRE, TOUS LES PERTUIS ÉTANT OUVERTS.

Niveau permanent du port.

Donc 97·50 par note D (6), + 0·70 = 98·20.

Cette hauteur 98·20 indique que l'état permanent du port ou l'état qu'il atteindra après que la quantité d'eau passant par les pertuis, plus le débit passant par le chenal sud, égalent le débit du fleuve, moins le canal Lachine. Il a été démontré déjà que dans cet état de choses il ne peut être apporté une plus grande quantité d'eau dans le port par les pertuis.

Il a été dit dans le rapport présenté avec le projet qu'une quantité égale à 85,000,000 de pieds cubes par heure sera fournie au port par le chenal entre l'île Ronde et l'île Sainte-Hélène ; mais comme on n'a pas démontré comment cela peut être effectué, on n'en saurait tenir aucun compte ici.

NOTE. E.

CONDITION DU CHENAL SUD ET DU FLEUVE À LONGUEUIL LE 14 SEPTEMBRE 1882, LORSQUE LE NIVEAU DU CHENAL SUD EST ABAISSÉ DE 3 PIEDS ET LORSQUE LES PERTUIS SONT FERMÉS.

(Voir profil de Longueuil.)

	Pds.
Première hauteur, p. note D	107.84
Hauteur réduite de 3 pieds	104.84
Profondeur moyenne en premier lieu	10.58
" " réduite	7.58

	Pds. cub.
Débit en premier lieu, p. note D	287,129

Nous avons alors

$$(10.58)^{\frac{3}{2}} : (7.58)^{\frac{3}{2}} :: 287,129 : 174,967$$

C'est le débit par le chenal sud quand son niveau est abaissé de 3 pieds.

Ajoutons le canal Lachine = 2,288 pds. cub., et nous avons comme quantité totale qui passe à Longueuil le 14 sept., lorsque les pertuis sont fermés et le chenal abaissé de 3 pieds ..... = 177,255 pds. cub. p. sec.

Profondeur moyenne à l'eau basse, Longueuil. 19·35 pds.

Débit à l'eau basse, p. note B (3) ..... 277,243 pds. cub p. sec.

$$\text{Donc } (277,243)^{\frac{2}{3}} : (177,255)^{\frac{2}{3}} ; : 19.35 : 14.34$$

Donc la profondeur moyenne vis-à-vis Longueuil le 14 septembre, lorsque le chenal sud est abaissé de 3 pieds et que les pertuis sont fermés, sera 14·34 pieds.

NOTE F (1)

CONDITION DES DEUX CHENAUX PENDANT QUE LA GLACE REFOULE DANS LES HIVERS ORDINAIRES—LA HAUTEUR ÉTANT A SON MAXIMUM OU 114 PIEDS AU-DESSUS DU POINT DE REPÈRE.

Courant Sainte-Marie—Voir profil.

	Pds. car.	
Superficie de section, la hauteur étant 114 pds	92,253.90	
Périmètre mouillé	2,549.10	pds.
Longueur du niveau d'eau	2,527.50	"
Profondeur hydraulique	36.19	"
Profondenr moyenne	36.50	"

Chenal sud.

	Pds. car.	
Superficie de section	46,064.00	
Périmètre mouillé	2,901.02	pds.
Longueur du niveau d'eau	2,900.00	"
Profondeurs hydraulique et moyenne	15.87	"

NOTE F (2)

DÉBIT PAR LES DEUX CHENAUX PENDANT QUE LA GLACE REFOULE, OU MAXIMUM DE HAUTEUR.

Courant Sainte-Marie.

Admettant que la rivière soit libre de glace lorsque le niveau est au maximum, ou aussi élevé qu'il le sera lorsque la glace refoulera, alors nous avons

$$\sqrt{29{\cdot}33} : \sqrt{36{\cdot}19} :: 5{\cdot}65 : x = 6{\cdot}24 = \text{vélocité.}$$

Mais lorsque le fleuve est couvert de glace cette vélocité devient $\frac{6{\cdot}24}{2} = 3{\cdot}12$.

Débit (note F 1) = 92,253 × 3·12 = 287,829 pds. cub.

Chenal sud.

24 novembre, superficie de section, note B (3)		pds. car. 4,685
"	Débit	pds. cub. 17,129
	Vél. moyenne $\frac{17,129}{4,685}$	= 3·65 pds.

Admettons comme plus haut que ce chenal soit libre de glace quand son niveau est au maximum, ou aussi élevé qu'il le serait si la glace refoulait, alors nous avons

$$\sqrt{1{\cdot}76} : \sqrt{15{\cdot}87} :: 3{\cdot}65 : x = 10{\cdot}95 = \text{vélocité.}$$

Mais le chenal étant couvert de glace cette vélocité devient $\frac{10{\cdot}95}{2} = 5{\cdot}47$ pds. p. sec.

Par conséquent, le débit, au maximum de hauteur, serait, note F (1), 46,064 × 5·47 = 251,970 pds. cub.

Donc, le débit total par les deux chenaux sera 287,829 + 251,970 = 539,799 pieds cubes par seconde.

NOTE F (3).

HAUTEUR DU CHENAL SUD DANS LES HIVERS ORDINAIRES PENDANT QUE LA GLACE REFOULE ET QUE CE CHENAL REÇOIT TOUTE L'EAU DU FLEUVE.

Soit x = la profondeur moyenne, en ce moment, alors nous avons note F (2)

$$* \; 251,970 : 539,799 :: 15{\cdot}87 \times \left(\frac{15.67}{2}\right)^{\frac{1}{2}} : x \times \left(\frac{x}{2}\right)^{\frac{1}{2}}$$

La solution de cette équation donne $x = 26{\cdot}03$ pds.

Donc, par note B (3) nous avons 98·75—1·76 + 26·03 = 123·02 pieds.

Ce serait au-dessus du point de repère la hauteur que l'eau du chenal sud atteindrait dans les hivers ordinaires, si le projet était exécuté et si tous les pertuis étaient fermés.

* Ceci serait diminué par le débit du canal, mais comme il n'y a pas de navigation en cette saison la quantité est trop insignifiante pour qu'on en tienne compte.

NOTE F (4)

HAUTEUR DE L'AMPLITUDE HYDRAULIQUE À LAPRAIRIE LORSQUE LA HAUTEUR DU CHENAL SUD EST 123·02 PIEDS.

Hauteur à la section	123.02 pds.
" le 24 novembre 1882	98·75 "
Augmentation de hauteur	24 27 "
Différence de niveau entre la ligne de section et la surface d'eau à Laprairie, le 24 novembre 1882	=9·85 pds.

Donc, si nous représentons par y la hauteur de l'amplitude, à Laprairie, au-dessus de la surface du fleuve en cet endroit avant la crue, nous avons, d'après le théorème de Saint-Guilheim

$$\frac{(24.27)^8}{(24.27)^5+0\cdot1355\ (9\cdot85)^6}+(9.85)^3=(y+9\cdot85)^3$$

La solution de cette équation donne $y=14\cdot90$ pds.

Donc la hauteur, à Laprairie $=108\cdot60+14\cdot90=123\cdot50$ pds. Ce sera la hauteur de l'eau au-dessus du point de repère à Laprairie, dans les années ordinaires, pendant le refoulement de la glace.

L'élévation de la rue Saint-Jean vis-à-vis l'hôtel Poissant, Laprairie, est 121·88 pds.

NOTE G (1)

CONDITION DES DEUX CHENAUX PENDANT LE REFOULEMENT DE LA GLACE EN 1869.

Hauteur de l'eau sur le busc de l'écluse	121·41 pds.
Différence de hauteur, à l'eau haute, entre l'eau sur le busc et l'eau à la section, courant Sainte-Marie	1·59 "
Hauteur au courant Sainte-Marie	119·82 "
A l'eau haute, les hauteurs, aux sections du courant Sainte-Marie et du chenal sud sont égales. Donc, la hauteur dans le chenal sud est	=119·82 pds.

Tel a été dans ces endroits le maximum de hauteur qui a causé le refoulement de la glace au printemps de 1869.

Cherchons maintenant le lemme pour constater les débits par les deux chenaux lorsque l'eau était à cette hauteur.

Courant Sainte-Marie (*voir* profil):	
Superficie de section	109,841 pds car.
Périmètre mouillé	2,594 pds.
Niveau d'eau	2,545 pds.
Profondeur hydraulique	42·34 pds.
Profondeur moyenne	43·16 "
Chenal sud (*voir* profil) :	
Superficie de section	60,239 pds. car.
Périmètre mouillé	3,611 pds.
Niveau d'eau	3,610 "
Niveau d'eau, après l'exécution du projet	3,000 "
Profondeur hydraulique	18·06 pds.
Profondeur moyenne	18·06 "
Profondeur hydraulique (projet exécuté)	21·74 "
Profondeur moyenne	21·74 "

NOTE G (2)

DÉCHARGE DES EAUX PAR LES DEUX CHENAUX DURANT L'INONDATION DE 1869, LA HAUTEUR ÉTANT DE 119·82 PIEDS.

Courant Sainte-Marie.

Supposant que le fleuve eût été libre lorsque la hauteur de l'eau était de 119·82, nous avons d'après les notes A et G $\sqrt{29{\cdot}33} : \sqrt{42{\cdot}34} :: 5{\cdot}65 : x = 6{\cdot}78$ pds. par sec.

Telle serait la vélocité si le fleuve avait été libre, et la hauteur de 119·82 pds.

Mais étant couvert de glace, cette vélocité est devenue $\frac{6{\cdot}78}{2} = 3{\cdot}39$ p. cub. p. sec.

Donc, note G (1), décharge$=109{,}841 \times 3{\cdot}39 = 372{,}361$ pds. cubes par sec.

Chenal Sud.

Supposant comme plus haut, le fleuve libre et la hauteur de 119·82, nous avons les notes B et G.

$\sqrt{1{\cdot}76} : \sqrt{18{\cdot}06} :: 3{\cdot}65 : 11{\cdot}69$=vélocité dans les circonstances.

Mais étant couverte de glace, elle devient $\frac{11{\cdot}69}{2} = 5{\cdot}84$.

Donc, la décharge$=65{,}239 \times 5{\cdot}84 = 380{,}996$ pds. cubes par seconde.

La décharge entière du fleuve serait donc de $372{,}361 + 380{,}996 = 753{,}357$ pieds cubes par seconde.

Comme il n'y a pas de navigation à cette saison, la décharge du canal peut être négligée pour toutes les fins pratiques.

NOTE G (3).

HAUTEUR DU FLEUVE PENDANT L'INONDATION DE 1869, SI L'ON FAISAIT PASSER TOUTE L'EAU PAR LE CHENAL SUD, ET SI DES LEVÉES ÉTAIENT CONSTRUITES LE LIMITANT A UNE LARGEUR DE 3,000 PIEDS.

On verra par la note G (1), que le 22 avril 1869 le chenal sud étant de 3,000 pieds de large, avait une profondeur moyenne de 21·74 pieds, et que sa décharge était de 380,996 pieds cubes par seconde.

Que x= la profondeur moyenne du chenal sud, lorsque toute l'eau du fleuve, ou 753,357 pieds cubes par seconde y passe,

Alors, nous avons

$$(380{,}996)^{\frac{2}{3}} : (753{,}357)^{\frac{2}{3}} :: 21{\cdot}74 : x$$

Donc $x = 34{\cdot}24$ pieds.

Alors, note B (3), nous avons

$$98{\cdot}75 - 1{\cdot}56 + 34{\cdot}24 = 131{\cdot}43 \text{ pieds.}$$

D'après ce calcul, il paraît que la hauteur de l'eau dans le chenal sud, le 22 avril 1869, serait de 131·43 pieds au-dessus du point de repère si le projet eût alors été en existence et tous les pertuis fermés dans le barrage projeté.

CANAUX FEDÉRAUX.

REGISTRE de la direction du vent et de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1 du canal Lachine, constatées par l'éclusier tous les jours à midi, pendant les mois de janvier, février, mars et avril 1882.

JANVIER.				FÉVRIER.				MARS.				AVRIL.			
Jours du mois.	Profondeur de l'eau.		Direction du vent.	Jours du mois.	Profondeur de l'eau.		Direction du vent.	Jours du mois.	Profondeur de l'eau.		Direction du vent.	Jours du mois.	Profondeur de l'eau.		Direction du vent.
	Pieds.	Pcs.			Pieds.	Pcs.			Pieds.	Pcs.			Pieds.	Pcs.	
1	16	9	O.	1	32	0	N.-E.	1	29	1	S.-O.	1	31	0	S.-O.
2	17	0	O.	2	32	3	O.	2	30	0	N.-O.	2	32	0	N.-E.
3	17	3	N.-E.	3	32	6	N.-O.	3	30	7	N.-O.	3	29	1	N.-E.
4	18	6	O.	4	30	9	N.-E.	4	30	10	N.-E.	4	28	9	O.
5	19	3	E.	5	30	3	N.-E.	5	30	11	N.-E.	5	25	9	N.-E.
6	21	0	N.-E.	6	30	4	N.-O.	6	30	7	N.-E.	6	24	5	N.-E.
7	22	3	O.	7	30	1	N.-E.	7	30	4	N.-E.	7	23	6	O.
8	23	1	S.-O.	8	30	3	N.-O.	8	29	6	O.	8	23	5	N.-E.
9	23	8	O.	9	30	3	N.-E.	9	29	5	N.-E.	9	23	1	N.-E.
10	22	4	O.	10	30	10	N.-E.	10	29	5	N.-E.	10	22	3	S.-E.
11	22	4	N.-E.	11	30	2	S.-O.	11	28	10	O.	11	21	3	N.-O.
12	23	8	N.-O.	12	30	2	S.-O.	12	28	9	S.-O.	12	20	6	O.
13	23	8	N.-E.	13	30	7	S.-O.	13	28	7	N.	13	20	3	N.-O.
14	24	3	O.	14	30	5	N.-O.	14	27	10	N.-O.	14	19	11	N.-O.
15	24	6	O.	15	30	6	S.-O.	15	27	11	S.-O.	15	19	8	N.-O.
16	24	10	O.	16	30	7	S.-O.	16	27	10	N.-E.	16	19	6	N.-O.
17	25	4	O.	17	30	8	N.	17	27	5	N.-E.	17	19	5	N.-O.
18	25	8	S.-O.	18	29	1	N.-E.	18	27	1	E.	18	19	4	N.-E.
19	26	6	N.-E.	19	28	7	E.	19	27	8	N.-O.	19	19	7	S.-E.
20	27	9	N.-E.	20	28	2	E.	20	27	8	N.-O.	20	19	11	N.-E.
21	27	9	N.-E.	21	28	3	E.	21	27	6	N.-E.	21	20	6	N.-E.
22	29	2	O.	22	28	1	N.-E.	22	27	4	N.-E.	22	20	6	N.
23	31	6	O.	23	28	3	N.-E.	23	27	9	O.	23	20	7	N.-E.
24	33	9	O.	24	28	10	N.-E.	24	27	9	O.	24	20	5	N.-E.
25	33	8	N.-E.	25	28	10	S.-O.	25	27	3	O.	25	20	8	O.
26	32	11	S.-O.	26	28	10	S.-O.	26	27	7	S.-O.	26	20	4	E.
27	33	10	N.-O.	27	29	5	N.-E.	27	27	5	S.-O.	27	20	4	N.-E.
28	32	8	N.-E.	28	29	3	S.-E.	28	27	8	O.	28	20	2	S.-E.
29	32	5	N.-O.					29	28	1	S.-O.	29	20	1	S.
30	31	10	N.-O.					30	29	2	N.-O.	30	20	2	S.
31	32	8	O.					31	31	3	N.-O.				

P. FITZPATRICK,
Eclusier.

CANAUX FÉDÉRAUX.—*Suite.*

REGISTRE de la direction du vent et de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1 du canal Lachine, constatées par l'éclusier tous les jours à midi, pendant les mois de mai, juin, juillet et août 1882.

MAI.				JUIN.				JUILLET.				AOUT.			
Jours du mois.	Profondeur de l'eau. Pieds.	Profondeur de l'eau. Pcs.	Direction du vent.	Jours du mois.	Profondeur de l'eau. Pieds.	Profondeur de l'eau. Pcs.	Direction du vent.	Jours du mois.	Profondeur de l'eau. Pieds.	Profondeur de l'eau. Pcs.	Direction du vent.	Jours du mois.	Profondeur de l'eau. Pieds.	Profondeur de l'eau. Pcs.	Direction du vent.
1	20	2	O.	1	22	11	O.	1	21	8	E.	1	19	8	E.
2	20	5	N.-O.	2	22	10	S.-O.	2	21	7	N.-O.	2	19	7	S.-E.
3	20	4	O.	3	23	1	O.	3	21	9	O.	3	19	7	N.-E.
4	20	5	N.-O.	4	23	3	O.	4	21	8	E.	4	19	4	O.
5	20	5	E.	5	23	5	O.	5	21	9	N.-O.	5	19	3	O.
6	20	4	S.-O.	6	23	6	S.-O.	6	21	9	N.	6	19	2	O.
7	20	3	S.-O.	7	23	5	S.-O.	7	21	6	O.	7	19	2	S.-O.
8	20	2	S.-E.	8	23	5	S.-O.	8	21	5	O.	8	19	0	E.
9	20	4	N.-E.	9	23	4	N.-O.	9	21	3	S.-O.	9	19	1	O.
10	20	4	N.-E.	10	23	4	S.-O.	10	21	2	S.	10	19	0	N.-E.
11	20	7	S.-O.	11	23	2	N.-O.	11	21	0	S.-O.	11	19	0	S.-O.
12	20	6	S.-E.	12	22	11	N	12	20	10	O.	12	18	10	S.-O.
13	20	6	S.	13	22	10	S.-O.	13	20	11	S.-O.	13	18	11	O.
14	20	8	N.-E.	14	22	7	S.	14	20	10	O.	14	18	10	S.
15	21	3	N.-E.	15	22	6	S.-O.	15	20	7	O.	15	18	11	N.-O.
16	21	3	S.-O.	16	22	4	N.-E.	16	20	6	S.	16	19	0	N.-O.
17	21	5	N.-E.	17	22	4	N.	17	20	4	S.	17	18	11	O.
18	21	7	E.	18	22	3	N.-O.	18	20	2	S.	18	19	1	O.
19	21	6	E.	19	22	4	O.	19	20	3	S.-O.	19	19	1	N.-O.
20	21	7	S.-E.	20	22	3	O.	20	20	1	O.	20	19	2	N.-E.
21	21	8	N.-E.	21	22	3	S.-O.	21	20	0	O.	21	19	1	O.
22	21	8	N.-E.	22	22	2	S.	22	19	11	S.-O.	22	19	2	N.-O.
23	22	0	S.-E.	23	22	1	S.-O.	23	19	9	O.	23	19	2	S.-O.
24	22	1	N.-O.	24	22	1	S.-E.	24	19	8	S.-O.	24	19	3	O.
25	22	3	E.	25	21	11	O.	25	19	6	S.-O.	25	19	3	N.-E.
26	22	2	O.	26	21	11	S.-O.	26	19	6	S.-O.	26	19	3	E.
27	22	5	O.	27	21	11	N.-O.	27	19	7	N.-E.	27	19	2	N.-E.
28	22	9	N.-E.	28	21	11	N.-O.	28	19	7	E.	28	19	1	E.
29	22	8	N.	29	21	11	N.-O.	29	19	8	N.-E.	29	19	0	N.-E.
30	22	7	O.	30	21	8	S.-O.	30	19	8	E.	30	19	0	N.-O.
31	22	9	S.					31	19	9	N.-E.	31	18	11	S.-O.

PATRICK FITZPATRICK,
Eclusier.

CANAUX FÉDÉRAUX—*Suite.*

REGISTRE de la direction du vent et de la profondeur de l'eau sur le busc d'aval de l'écluse n° 1 du canal Lachine, constatées par l'éclusier tous les jours à midi, pendant les mois de septembre, octobre, novembre et décembre 1882.

SEPTEMBRE.				OCTOBRE.				NOVEMBRE.				DÉCEMBRE.			
Jours du mois.	Profondeur de l'eau. Pieds.	Profondeur de l'eau. Pcs.	Direction du vent.	Jours du mois.	Profondeur de l'eau. Pieds.	Profondeur de l'eau. Pcs.	Direction du vent.	Jours du mois.	Profondeur de l'eau. Pieds.	Profondeur de l'eau. Pcs.	Direction du vent.	Jours du mois.	Profondeur de l'eau. Pieds.	Profondeur de l'eau. Pcs.	Direction du vent.
1	19	0	S.-O.	1	18	7	N.-O.	1	17	3	O.	1	16	11	O.
2	18	11	E.	2	18	8	N.-O.	2	17	2	O.	2	16	11	N.-E.
3	18	10	O.	3	18	5	O.	3	17	2	S.-O.	3	16	10	N.-E.
4	18	10	S.-O.	4	18	1	O.	4	17	3	E.	4	16	7	N.-E.
5	18	11	N.-E.	5	18	0	N.-E.	5	17	1	N.-E.	5	16	6	S.-O.
6	18	9	N.-E.	6	17	10	N.-E.	6	17	11	N.-E.	6	16	6	O.
7	18	7	O.	7	17	10	N.-O.	7	16	9	S	7	16	7	S.-O.
8	18	7	N.-E.	8	17	6	S.-O.	8	16	10	N.-E.	8	16	9	O.
9	18	6	N.-E.	9	17	6	O.	9	16	10	O.	9	16	11	S.-O.
10	18	5	N.-O.	10	17	7	S.-E.	10	16	11	N.-E.	10	17	6	N.-E.
11	18	6	N.-E.	11	17	6	O.	11	17	0	S.	11	18	1	N.-E.
12	18	6	O.	12	17	6	S.-E.	12	17	1	N.-E.	12	18	5	N.-E.
13	18	3	S.-O.	13	17	5	S.	13	17	2	N.-E.	13	18	7	S.-O.
14	18	0	S.	14	17	5	O.	14	17	3	N.-O.	14	19	1	S.-E.
15	18	3	N.-O.	15	17	7	O.	15	17	4	N.-O.	15	20	0	O.
16	18	4	O.	16	17	8	N.-E.	16	17	5	O.	16	21	2	O.
17	18	3	O.	17	17	7	O.	17	17	6	N.-E.	17	22	3	O.
18	18	2	N.-E.	18	17	6	O.	18	17	6	N.-E.	18	23	1	O.
19	18	1	N.-E.	19	17	5	N.-E.	19	17	7	N.-O.	19	24	9	O.
20	18	5	N.-E.	20	17	5	N.	20	17	6	N.-O.	20	26	0	E.
21	18	5	N.-E.	21	17	3	O.	21	17	4	O.	21	27	3	N.-E.
22	18	4	S.	22	17	1	S.	22	17	6	N.-E.	22	28	1	N.-E.
23	18	6	S.	23	17	1	S.-O.	23	17	4	O.	23	30	2	O.
24	18	7	O.	24	17	3	O.	24	17	6	O.	24	30	0	O.
25	18	7	N.-E.	25	17	3	O.	25	17	7	S.-O.	25	29	3	N.-O.
26	18	7	N.-E.	26	17	3	O.	26	17	8	O.	26	28	4	E.
27	18	8	E.	27	17	2	O.	27	17	5	O.	27	28	11	N.
28	18	7	E.	28	17	3	E.	28	17	4	O.	28	28	6	O.
29	18	8	N.-E.	29	17	1	S.O.	29	17	1	N.-O.	29	28	9	O.
30	18	9	N.-E.	30	17	2	S.O.	30	17	.....	O.	30	29	1	O.
				31	17	2	S.O.					31	28	9	O

F. FITZPATRICK,
Eclusier.

N° 9.—PORT DE MONTRÉAL.

NOTES EMPRUNTÉES AUX RAPPORTS DU MAÎTRE DE PORT INDIQUANT LES DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA CLÔTURE DE LA NAVIGATION DEPUIS 1864 JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1881.

1864—La glace, dans le port, commença à se rompre et à se mettre en mouvement le 7 avril; le 13, le fleuve était libre; clôture de la navigation le 13 décembre.

1865—Le 1er janvier, l'eau monta peu à peu; le 14, la glace se mit en mouvement et elle s'arrêta le 15.

1866—Ouverture de la navigation le 19 avril. Le 5 janvier 1866 le fleuve était couvert de glaces flottantes, et le 6 la glace s'arrêta.

1867—Le 1er janvier, la glace était au niveau des quais et prenait rapidement; le 9, elle était prise. Le premier refoulement de la glace eut lieu le 14 avril, et le 22 le port était libre.

1868—L'hiver fut extraordinairement froid; le fleuve prit de bonne heure; des attelages doubles traversèrent le 16 décembre 1867. Le 19 mars 1868, un refoulement; le 4 avril, grand refoulement vis-à-vis la ville; la glace continua de marcher le 14 et le 15, et le 17 le port était libre.

1869—Le fleuve prit de bonne heure; le premier attelage traversa à Saint-Lambert le 28 décembre. Au commencement de 1869 on considérait la glace prise pour l'hiver. Le 13 avril, refoulement; le 18, nouveau refoulement; le 19, refoulement qui amène l'inondation du Griffintown et se continue jusqu'au 23, date à laquelle la débâcle eut lieu. Le 25, le port était libre.

1870—Le 1er janvier, le chenal vis-à vis de la ville est libre; le 8, les piétons traversent; le 9, refoulement de la glace. Personne ne traverse jusqu'au 13; le 15, des attelages traversent; le 17, dégel qui dure quelque temps. Le 31 mars, la glace n'était pas sûre vis-à-vis la ville. Le 9 avril eut lieu le premier refoulement; le 10 et le 11, refoulement. Le 17, le port est libre.

1871—Le fleuve prend le 4 janvier; le 6, le temps s'adoucit; refoulement de la glace; le 11 des attelages traversent; le 15 mars, léger refoulement; le 17, nouveau refoulement. On traverse pour la dernière fois le 31. Le 3 avril, le mouvement de la glace continue; le 10, le port est libre.

1872—Le fleuve était pris et des attelages traversaient le 1er janvier. Le 18 avril, premier refoulement de la glace; le 28, le port est libre, et le 1er mai des bâtiments arrivent.

1873—Le 1er janvier la glace était prise et ferme; les attelages traversaient de Longueuil. Le 11 avril, refoulement de la glace qui se continue tous les jours jusqu'au 21, date de la débâcle. Le bateau à vapeur *William* arrive de Sorel le 25.

1874—Le 17 janvier le fleuve était pris; le 21, des attelages traversaient. Le 18 avril, premier refoulement; le 23, le port est libre; le 25, un certain nombre de petites embarcations arrivent. Le pont de glace au Cap-Rouge a tenu bon jusqu'au 9 mai.

1875—Le 1er janvier, le fleuve, vis-à-vis la ville, était couvert de glaces flottantes; des attelages ont traversé en aval d'Hochelaga le dernier jour de l'année 1874. Le 4 janvier 1875, la glace prend. L'hiver a été le plus froid que l'on ait eu depuis des années. Premier refoulement de la glace le 24 avril; le 29, le port est libre; le 1er mai, on plante le mai sur la glace vis-à-vis Longueuil; le 3, il arrive des bateaux de Boucherville; le 7, le pont de glace, au Cap-Rouge, cède. Le 5 décembre, la glace s'arrête; le 21, des attelages traversent à la ville.

1876—La glace était prise et ferme dès le commencement de janvier; elle devint dangereuse le 12 avril. Le 16, premier refoulement, qui se renouvelle tous les jours jusqu'au 26. Le 27, plusieurs bâtiments arrivent de Boucherville. Le 19 décembre la glace était bonne, et les gens traversaient à pied. Le 23, on traversait en voiture.

1877—Glace prise dès le commencement de l'année. Beau temps doux en avril; le 5, la glace commence à se gâter; le 8, premier refoulement de la glace, qui commence à descendre; le 14, le chenal est libre jusqu'à Hochelaga; le 17, le remorqueur *Francis* arrive de Boucherville. Le temps a été doux cet automne; la navigation était encore ouverte le 31 décembre.

1878—Le 1er janvier, le bateau-passeur de Longueuil fait encore le service; dans l'après-midi, il quitte le port pour Boucherville avec un parti d'excursionnistes. Le 17, les gens traversent à pied sur la glace; le 24, on traverse en voiture sans danger. La journée du 7 janvier fut la plus froide de l'hiver; à 8 a.m., 15 au-dessous de zéro. Des chemins furent pratiqués le 1er février; le 18 on en fit un pour aller à Laprairie, et le dernier du mois, ces chemins étaient regardés comme dangereux. Le 1er mars, le thermomètre descend; le 2, des voitures traversent de nouveau à Saint-Lambert et à Laprairie. On cesse de traverser le 12, et le 16 on aperçoit l'eau pour la première fois. Le 18, premier refoulement de la glace; le 22, le chenal est libre jusqu'à la Pointe-aux-Trembles; le 29, le steamer *Montarville* entre dans le port, mais il est forcé de s'en retourner à Boucherville. Le 30, le remorqueur *St. Francis* arrive dans le port. Le 31 décembre, le fleuve était couvert de glaces flottantes.

1879—Le 1er janvier le temps était beau; dans l'après-midi l'équipage d'un bateau descendit sans danger les rapides de Lachine. Le 25, le fleuve était couvert de glaces; le 26, des équipages traversent à Longueuil; le 1er février, on fait un chemin à partir de Saint-Lambert; le 13, on en fait un à partir de Laprairie. Le 12 avril, premier refoulement de la glace. Après le 15, la glace continue à descendre tous les jours, et le 18, les morceaux sont si serrés les uns contre les autres que les gens traversent à pied. Le 23, le vapeur *Saint-Lambert* arrive de Boucherville. Très froid le 22 décembre; 22° au-dessous de zéro. Le 25, le fleuve se couvre de glace; le 27 on traverse à pied, et les attelages traversent à Longueuil.

1880—Beau temps le 1er janvier; 4° au-dessous de zéro à 8 a.m. Le fleuve, vis-à-vis la ville, est couvert de glace; des attelages traversent en aval de Longueuil. Le 2, on traverse à pied à Saint-Lambert. Le 13, on commence à poser sur la glace, entre Hochelaga et Longueuil, une voie de chemin de fer qui est achevée le 30; le lendemain, cette voie était ouverte. Le 1er avril, la glace commence à se gâter, et l'on se met en frais d'enlever la voie en question. Le 5 avril, premier refoulement de la glace; le 6, nouveau refoulement; le 7, grand refoulement sur l'île Mouton, où la glace s'amoncelle jusqu'à une hauteur de 44 pieds; l'eau était alors dans le port, à 17 pieds au-dessus du niveau d'été. Le 13, une grande quantité de glace quitte le port; le 17, des embarcations arrivent de Boucherville; le 29 avril, le pont de glace, au Cap-Rouge, cède. Le 3 décembre, le fleuve se couvre de glaces, et le bateau-passeur de Longueuil part pour son hivernage; le 29, on commence des chemins sur la glace, pour aller à Saint-Lambert.

1881—L'année débute par du beau temps. Le 5, des convois de chemins de fer commencent à traverser à Longueuil. Le 8 avril commence la débâcle, et le 13, le chenal est libre vis-à-vis la ville. Le 19, le remorquer *C. W. Francis* entre dans le port; c'est le premier arrivage de la saison. Le 27, le bâtiment à vapeur *Peruvian* arrive de Sorel, où il avait hiverné. Décembre, 31, beau temps. La navigation est encore ouverte comme l'année expire; le *Longueuil* fait ses voyages réguliers.

THOMAS HOWARD,
Maître de port.

ANNEXE No 11

RAPPORT

SUR LA

GLISSOIRE ET LES ESTACADES DU DISTRICT DU SAGUENAY,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883,

PAR

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef,

ET

JOSEPH ROSA, surintendant.

ANNEXE No 11.

GLISSOIRE, ESTACADES, Etc.—DISTRICT DU SAGUENAY.

Bureau de l'Ingénieur en chef,
Ottawa, 30 octobre 1883.

(N° 39995.)

Monsieur,—Je vous transmets sous ce pli un rapport de M. Joseph Rosa, aide-ingénieur, sur la glissoire du Saguenay pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

Mr F. H. Ennis,
Secrétaire, département des Travaux publics.

Québec, 9 octobre 1883.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur la glissoire du Saguenay pour l'exercice 1882-83.

Dans le cours de l'exercice qui s'est terminé le 30 juin dernier, 1,000 pieds de longueur de la glissoire, sur une hauteur moyenne de 15 pieds, ont été reconstruits, ce qui fait un total de 2,239 pieds construits à neuf depuis 1881. Il reste encore à faire 2,790 pieds de long, dont environ 1,000 pieds seront faits durant la présente saison. Des réparations ont aussi été faites à la maison du surintendant, ainsi qu'aux estacades flottantes et aux digues, et à la partie de la glissoire qui n'a pas encore été reconstruite.

La digue n° 1, qui a été construite en 1860, devra être reconstruite durant le présent exercice. Cette digue a 128 pieds de long, 18 pieds de haut, et le plan incliné aura 32 pieds de long.

La quantité de pièces de bois, etc., qui a passé par la glissoire pendant l'exercice 1882-83, se décompose comme suit :—

Traverses d'épinette rouge, 9 pieds de long	11,000
Billots de pin	1,500
Billots d'épinette, de 12 à 25 pieds de long	33,283
Total des pièces de bois	45,783

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH ROSA,
Surintendant.

Mr H. F. Perley,
Ingénieur en chef, département des Travaux publics.

ANNEXE No 12

RAPPORT SUR LES GLISSOIRES ET ESTACADES

DU DISTRICT DE SAINT-MAURICE,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883.

PAR

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef

ET

CHARLES LAJOIE, surintendant

ANNEXE No 12.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE SAINT-MAURICE.

(N° 38766.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 28 septembre 1883.

MONSIEUR,—Je vous transmets ci-joint un rapport fait par M. C. Lajoie, contrôleur des travaux du Saint-Maurice, sur les travaux placés sous son contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

Mr. F. H. ENNIS,
Secrétaire, département des Travaux publics.

(Original.)

BUREAUX DES TRAVAUX DU SAINT-MAURICE,
TROIS-RIVIÈRES, 30 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre des Travaux publics, un rapport sur les travaux placés sous ma surveillance pour l'année expirée le 30 juin dernier.

Les eaux du Saint-Laurent ont été et sont encore bien hautes. Le flottage du bois s'est cependant fait avantageusement, et plus de 400,000 billots sont entrés dans les estacades. Aucun accident notable n'est arrivé et il n'y a eu aucune perte de bois. Malgré l'énorme pression que les estacades ont eu à supporter, il n'y a que deux petits piliers d'amarrage à l'entrée du Saint-Maurice qui ont cédé et qui ont été entraînés dans la rivière.

Les gages se sont tenus si élevés qu'il n'a pas été possible de pouvoir suffire à l'entretien avec la somme votée à la session de 1881-82, malgré toute l'économie pratiquée. La somme votée était de $14,500, et celle de $15,260.92 a été dépensée, étant une augmentation de $760.92, mais une diminution de $1,311.28 sur l'année précédente.

Le montant voté à la même session pour réparations était de $7,500, et le montant autorisé de $4,561.44 sur lequel il a été dépensé $4,183.08, laissant une balance de $3,316.92 sur le montant voté et $378.36 sur le montant autorisé qui n'a pas été dépensé et qui est probablement suffisant pour terminer quelques travaux que la hauteur de l'eau n'a pas permis de finir.

Ces réparations ont été faites aux diverses stations comme suit :—

ENTRÉE DU SAINT-MAURICE.

Construit 4 petits piliers d'amarrage.

CAP CORNEILLE.

Construit 2 piliers d'amarrage.
Id. 1 chaland.

LES GRÉS.

Construit 2 piliers d'amarrage 14 x 14 x 6.
Coupé, percé et chevillé 50 morceaux d'estacades simples.

SHAWENIGAN.

Construit 760 pieds d'estacades, 4 pieds sur 13 pouces.
1 barrage en charpente.
Rémpli de pierre l'espace dans le quai du bout de la glissoire.
8 têtes d'estacades.
Minage et autres réparations.
Réparé les piliers nos 9 et 11.
Coupé et percé 40 morceaux d'estacades simples.

GRAND'MÈRE.

Construit 200 pieds d'estacades 3 pieds sur 13 pouces.
Id. 1 chaland.
Vous soumettant respectueusement ce qui précède.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CHARLES LAJOIE,
Surt. T. Saint-Maurice.

Mr H. F. PERLEY,
Ingénieur en chef, Travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No 13.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES DU DISTRICT DE L'OUTAOUAIS

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883

PAR

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef

ET

GEO. P. BROPHY, surintendant.

ANNEXE No 13.

GLISSOIRES ET ESTAÇADES—DISTRICT DE L'OUTAOUAIS.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
(N° 38765.) OTTAWA, 28 septembre 1883.

MONSIEUR—Je vous transmets sous ce pli, le rapport annuel de M. George P. Brophy, ingénieur-contrôleur, sur les travaux confiés à ses soins, sur la rivière des Outaouais et ses affluents, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur
HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

Mr F. H. ENNIS,
Secrétaire département des Travaux publics.

BUREAU DES CONSTRUCTIONS SUR LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS,
OTTAWA, 31 juillet 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre au département le rapport suivant sur l'état des travaux dont j'ai le contrôle sur la rivière des Outaouais et ses affluents, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

La hauteur des eaux pendant l'été et l'automne de 1882, a été favorable au flottage du bois équarri et en grume, et en général les radeaux de bois carré et en grume sont arrivés à destination plus tôt qu'à l'ordinaire.

Les opérations de flottage de la saison une fois terminées, les constructions aux diverses stations ont été examinées, et aux endroits où il fallait examiner les fondations avant la formation de la glace, on a profité de l'eau basse, durant les mois de septembre et octobre, pour réparer les défectuosités qu'on ne pouvait atteindre qu'à cette époque.

Dans le cours de l'hiver 1882-83, et au commencement du printemps, des réparations ont été faites aux stations suivantes sur la rivière des Outaouais, savoir : à Hull, à Ottawa ou Chaudière Sud, aux Chats à la tête du rapide des Chats, aux Chenaux, au Portage-du-Fort, à la Montagne, au Calumet et aux Joachims; et sur les affluents, les rivières Gatineau, Madawaska, Coulonges, Noire, Pétéwawa, et Du Moine. Aux glissoires du Calumet et de la rivière Noire, les réparations ont été très considérables ainsi qu'à la Chute Raboteuse, sur le haut de la Madawaska. Les piliers d'amarrage à la tête du Rapide des Chats, construits il y a environ vingt-cinq ans, et qui avaient été emportés et endommagés par la débâcle, ont été reconstruits et réparés. Dans le bas de la rivière Pétéwawa, les glissoires et digues, après un service d'un quart de siècle, laissaient filtrer l'eau ; elles ont été étanchées, améliorées et consolidées.

Les fils et câbles du pont suspendu Union ont été soigneusement examinés et renforcés par la substitution de nouveaux matériaux partout où il y avait quelques symptômes de détérioration. Les réparations ont toutes été faites en temps opportun, et les constructions aux diverses stations étaient prêtes pour les opérations du printemps dernier.

Une batture de sable dans la rivière des Outaouais dans le chenal en aval du village du Portage-du-Fort a été en partie enlevée par un dragueur, mais les opérations ont dû être suspendues par suite d'une crue de la rivière. Les travaux complétés jusqu'à ce jour sont avantageux pour la navigation des bateaux à vapeur entre cette localité et les quais de Sand-Point et de Bristol.

Le printemps dernier, la glace sur les cours d'eau et les lacs supérieurs ne s'est brisée que tard, de sorte que les crues des ruisseaux qui alimentent les affluents et la rivière même n'ont pas offert de moyens de sortir le bois équarri et les billots des districts éloignés avant que la saison ne fût passablement avancée; mais lorsque la débâcle générale s'est produite les inondations qui en sont résultées, grossies par les pluies abondantes sur la plupart des cours d'eau, ont maintenu une hauteur d'eau très propice au flottage du bois sur les plus importants affluents jusqu'à la fin de l'époque couverte par ce rapport.

La grande masse du bois équarri et des billots a donc atteint les estacades de retenue sur la rivière principale, sans retard, et bien que de très grandes opérations aient été faites aux diverses stations, il est satisfaisant de dire que les constructions de l'Etat, bien que quelques-unes d'entre elles aient été en usage depuis très longtemps et aient été réparées d'année en année,—ont répondu à l'attente des fabricants de bois autant qu'on pouvait raisonnablement l'espérer; mais naturellement, l'effort énorme qu'elles ont eu à supporter par la descente de cette grande masse de bois équarri et de billots, rendra nécessaire l'exécution de réparations considérables à bon nombre de stations durant les mois d'automne et d'hiver.

Les constructions aux principales stations de l'Outaouais proprement dit, lorsqu'elles ont été faites il y a environ quarante ans, suffisaient amplement à la descente du bois qui y passait alors durant le printemps et le commencement de l'été; mais maintenant que les opérations des fabricants de bois s'étendent aux districts de la Kippewa et du lac Témiscamingue et aux coupes de bois encore plus éloignées sur les affluents de la rivière, les produits de la forêt n'arrivent aux stations inférieures que tard dans la saison; et par conséquent à une époque où l'eau est bien plus basse qu'on avait prévu lors de l'exécution de ces travaux. Lorsque l'occasion s'en présentera, le radier des glissoires devrait être abaissé et les approches et les issues creusées, afin que le passage des radeaux qui arrivent tard dans la saison ne soit point retardé; et comme c'est une question d'une importance vitale pour ceux qui font le grand commerce de bois sur l'Outaouais, il est extrêmement important que des mesures soient prises aussitôt que possible pour faire une amélioration aussi désirable.

Le tout respectueusement soumis,

GEORGE P. BROPHY,
Ingénieur-contrôleur.

Mr Henry F. Perley,
Ingénieur en chef, département des Travaux publics.

ETAT des dépenses pour réparations et constructions sur l'Outaouais et ses affluents, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Désignation des Ouvrages.	Provinces.	Comtés.	Lettres autorisant les dépenses. N°	Date.	Dépenses autorisées.	Dépenses faites ou obligations contractées depuis le 30 juin 1882 jusqu'au 30 juin 1883.	Observations.
					$ cts.	$ cts.	
Pont suspendu Union, Ottawa	Ontario et Québec	Cité d'Ottawa et comté d'Ottawa				397 01	Réparations.
Glissoire de Hull, rivière des Outaouais	Québec	Comté d'Ottawa				25 84	do
do sud de la Chaudière, riv. Outaouais.	Ontario	Cité d'Ottawa				56 29	do
do des Chats, rivière des Outaouais	do	Div. nord de Lanark				286 10	do
Estacades et quais des Chenaux do	do	Div. sud de Renfrew	2,686	17 sept 1881	20,000 00	879 35	do
Glissoire de la Montagne do	Québec	Comté de Pontiac				430 09	do
do du Calumet do	do	do				316 78	do
Estacades et quais à l'emb. de la r. Madawaska	Ontario	Div. sud de Renfrew				1,149 07	do
Glissoire de la Grande Chute, riv. Coulonge.	Québec	Comté de Pontiac				180 00	do
do do riv. Noire	do	do				531 96	do
Glissoires en aval de la riv. Pétéwawa	Ontario	Div. nord de Renfrew				169 09	do
Dragage près de Portage-du-Fort, riv. des O.	Québec	Comté de Pontiac	.....	.....	3,795 00	2,945 05	Construction.
Glissoires, etc., à la chute Raboteuse et à la Grande Chute, Madawaska	Ontario	Div. sud de Renfrew	2,454	10 oct. 1881	7,500 00	2,882 76	Réparations.
Pont suspendu Union, Ottawa	Ontario et Québec	Cité d'Ottawa et comté d'Ottawa				706 35	do
Gliss. sud de la Chaudière, riv. des Outaouais	Ontario	Cité d'Ottawa				725 18	do
Glissoire de Hull, rivière des Outaouais	Québec	Comté d'Ottawa				536 13	do
do des Chats do	Ontario	Div. nord de Lanark				845 00	do
Piles à l'emb. du rapide des Chats, riv. des O.	Ontario et Québec	Div. nord de Lanark et comté de Pontiac				696 05	do
Estacades, etc., stat. des Chenaux do	Ontario	Div. sud de Renfrew				1,214 90	do
Glissoire de Portage-du-Fort do	do	Div. nord do				227 89	do
do de la Montagne do	Québec	Comté de Pontiac	4,860	1er août 1882	20,000 00	688 68	do
do du Calumet do	do	do				2,289 64	do
do des Joachims do	do	do				266 30	do
Estac., etc, près de l'emb. de la riv. Gatineau	do	Comté d'Ottawa				324 92	do
Travaux aux biefs d'aval et d'amont, Madawaska	Ontario	Div. sud de Renfrew				2,226 28	do
Glissoire de la Grande Chute, riv. Coulonge.	Québec	Comté de Pontiac				834 45	do
do do riv. Noire	do	do				2,798 78	do
Travaux au bief d'aval, Pétéwawa	Ontario	Div. nord de Renfrew				1,374 40	do
Glissoire à la Grande Chute, riv. Du Moine	Québec	Comté de Pontiac				615 68	do

ETAT des dépenses pour réparations et constructions sur l'Outaouais et ses affluents, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Désignation des			Lettres autorisant les dépenses.		Dépenses autorisées.	Dépenses faites ou obligations contractées depuis le 30 juin 1882 jusqu'au 30 juin 1883.	Observations.
Ouvrages.	Provinces.	Comtés.	N°	Date.			
					$ cts.	$ cts.	
Piles à la tête du rap. des Chats, riv. des O..	Ontario et Québec...	Div. nord de Lanark et comté de Pontiac....	4,869	2 août 1882....	5,000 00	2,018 57	Reconstruites.
Glis. à la stat. du Calumet, riv. des Outaouais.	Québec.....	Comté de Pontiac				1,772 61	do
do de la Grande Chute, riv. Noire.	do	do				1,199 31	do
Total	.....	.....	.....	.....	.....	$31,610 51	

D. SCOTT,
Comptable, travaux, R. O.

OTTAWA, le 31 juillet 1883.

ANNEXE No 14.

RAPPORT

SUR LES

GLISSOIRES ET ESTACADES DU DISTRICT DE NEWCASTLE,

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883,

PAR

HENRY F. PERLEY, ingénieur en chef,

ET

THOMAS D. BELCHER, surintendant.

ANNEXE No 14.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE NEWCASTLE.

(N° 38764.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 28 septembre 1883.

MONSIEUR,—Je vous transmets sous ce pli le rapport annuel de M. Thomas D. Belcher, ingénieur-contrôleur, sur les travaux sous son contrôle dans le district de Newcastle, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur-contrôleur.

Mr F. H. ENNIS,
Secrétaire, département des Travaux publics.

TRAVAUX DE LA RIVIÈRE TRENT,
DIVISION DES GLISSOIRES ET ESTACADES,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR, PETERBOROUGH, 27 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur les travaux sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Les travaux compris dans le "système de navigation de la Trent," se divisent comme suit :

1. Tous les travaux qui se rattachent exclusivement à la descente du bois, etc., comme les digues, glissoires, estacades et piliers.

2. Tous les travaux d'amélioration des rivières et des lacs entre les divers canaux, comme le dragage ou l'enlèvement des cailloux, etc.

3. Tous les canaux, digues, écluses, ponts tournants, bâtiments et travaux s'y rattachant, construits exclusivement pour l'avantage de la navigation par bateaux à vapeur.

Avant l'année 1879, ces trois catégories étaient sous le contrôle du département des Travaux publics, mais depuis cette année, pendant laquelle l'acte autorisant la division du département en deux départements est entré en vigueur, les travaux compris dans les catégories 1 et 2 ont été assignés au département des Travaux publics, et ceux compris dans la catégorie 3, au département des Chemins de fer et Canaux.

Depuis le 1er juillet jusqu'à la clôture de la navigation, l'eau s'est maintenue à une bonne hauteur navigable, les indicateurs d'eau atteignant une moyenne de 1·75 pied plus haut que la période correspondante de l'exercice précédent; dans le cours des mois d'hiver, l'eau resta stationnaire, mais elle commença à s'élever vers le 3 avril et augmenta continuellement jusqu'au 23 avril, lorsqu'elle atteignit son point le plus élevé, l'indicateur marquant une hauteur de 25 pieds au-dessus de la hauteur ordinaire du printemps; on s'était préparé à faire écouler cette eau en lui ouvrant tous les passages possibles, et la plus grande attention et vigilance ont été imposées aux officiers des diverses stations, qui ont rempli leurs fonctions avec fidélité envers le département, et honneur pour eux; et bien que l'eau ait emporté plusieurs barrages particuliers et un grand nombre de billots de sciage et deux scieries, aucune des constructions de l'Etat, sous les soins de ce département, n'a subi de dommages

considérables. On n'avait jamais vu l'eau atteindre une telle hauteur dans ce district depuis le printemps de 1870, lorsque toutes les grandes constructions sur la rivière Trent ont été détruites, ce qui a mis fin au flottage du bois carré en radeaux.

La quantité totale du bois qui a franchi les diverses glissoires de ce district pendant la dernière année est comme suit, savoir :—

Bois en grume	606,532
Bois d'estacades, pièces	9,632
Bois équarri, "	7,296
Cèdre	182,272

Ayant décrit dans mes rapports précédents la nature et la dimension des constructions, je vais vous soumettre, pour l'information de l'honorable ministre, une description aussi courte que possible des réparations et améliorations faites durant le dernier exercice aux stations suivantes.

CHUTE FÉNÉLON.

Les piliers et estacades construits ici en 1874, divisant le chenal des bateaux à vapeur du chenal du bois, n'ont pas servi durant le dernier exercice, et ont été déplacés. Les écluses en voie de construction seront, j'espère, terminées l'année prochaine, et il faudra alors replacer cette estacade à sa place originaire, et remettre en vigueur les règles et statuts relatifs à la rivière ; il faudra de nouveaux ancres, et l'estacade, qui a 3,090 pieds de long, devra subir des réparations générales.

La glissoire a été replanchéiée, et le mur du côté de la rivière a été remis à neuf sur toute sa longueur. Le bois dont on s'est servi a été l'épinette rouge de 12 pouces d'équarrissage. Le mur intérieur ou du sud qui sert de mur de soutènement à l'étang de la scierie adjacente, est dans un état délabré, et s'il s'effondrait durant la saison du flottage il obstruerait le passage du bois et endommagerait la glissoire ; il faudra donc donner avis aux propriétaires des scieries de renouveler ce mur de soutènement. La charpente à potence a été réparée aux endroits nécessaires et de nouvelles poutrelles ont été posées ; les estacades conductrices exigent des réparations considérables, et deux piles d'amarrage ont été posées.

La quantité de bois qui a franchi cette glissoire se répartit comme suit :

Bois en grume	247,085
Bois d'estacades, pièces	5,488
Bois carré, "	6,972
Cèdre	39,043

BOBCAYGEAN.

Les obstacles à la navigation dans la rivière ont été enlevés.

Dans le mois de juin dernier, une " flotte " de bois en grume s'est brisée et a passé comme une masse par-dessus la digue dans le chenal Big-Bob, lui faisant un peu de dommage ; la chose est arrivée plusieurs fois, et pour protéger les constructions, et parer à ces accidents à l'avenir, il serait désirable de construire quelques piliers avec une forte estacade de protection à la tête du chenal.

La quantité de bois qu'a franchi ce chenal se répartit comme suit :

Bois en grume	150,271
Bois d'estacades, pièces	1,566
Bois carré, "	6,972
Cèdre	8,000

BUCKHORN.

Les ouvrages de cette station qui sont sous le contrôle du département des Travaux publics, comprennent une glissoire, des estacades et des piliers. La digue est sous le contrôle du département des Chemins de fer et Canaux.

Les têtes de glissoires ont été entièrement renouvelées, et deux piliers de 13 pieds sur 13 pieds ont été construits.

Les travaux de construction de l'écluse et de la tranchée sont poussés vigoureusement, et l'entrepreneur espère les terminer avant la fin du présent exercice. Cette écluse nécessitera probablement la construction de plusieurs piliers et estacades pour séparer le chenal des vapeurs de celui du bois.

Voici la quantité du bois qui a franchi cette glissoire :—

Bois en grume	96,271
Bois d'estacades, pièces	1,366
Bois équarri, "	6,072
Cèdre	8,000

BURLEIGH.

Les ouvrages ici consistant en une digue et une glissoire étant virtuellement sous le contrôle de ce département pour le présent, ont besoin de réparations générales, trois assises de la digue ont été emportées par l'inondation et la glissoire a été endommagée, mais pas aussi considérablement.

La nouvelle digue placée ici et donnée à l'entreprise ne sera pas prête pour la descente du bois de cette année et il serait bon en conséquence de faire à la digue et à la glissoire actuelles les réparations temporaires qui seraient absolument nécessaires pour le flottage de l'an prochain.

La quantité de bois qui a franchi cette glissoire se décompose comme suit :—

Bois en grume	112,271
Bois d'estacades, pièces	1,566
Cèdre	16,000

POINTE YOUNG.

L'Etat ayant pris le contrôle de la digue et de la glissoire dans le cours de la dernière année, en rapport avec la navigation de la Vallée de la Trent, je présume que la glissoire et les estacades conductrices tomberont sous le contrôle de ce département, et comme il existe des difficultés entre le flottage du bois et la navigation à vapeur, à cette station, on devrait trouver un moyen d'y remédier.

Le moyen le plus praticable qui se présente est le suivant :—à une courte distance en amont de la digue, existe un chenal d'environ 60 pieds de large entre une île et la rive de l'est ou Dummer; à l'eau basse ce passage est presque sec, mais en le creusant jusqu'à une profondeur de 3 pieds, et en ajoutant deux petits piliers et une estacade conductrice à la tête, on aurait un chenal complet et séparé pour le bois —l'excavation sera dans le gravier. Le chenal qui sert aujourd'hui pour le bois et les bateaux à vapeur est sur le côté ouest de l'île, entre celle-ci et la rive Smith, et le bois encombre constamment le chenal. Nettoyer le chenal Dummer et forcer les fabricants de bois à s'en servir, résoudrait, suivant moi, la difficulté. J'en ai fait l'expérience ce printemps lorsqu'il y avait environ 3 pieds d'eau dans le chenal, en forçant une " flotte " appartenant à MM. Rathbun, d'y passer, et le contre-maître qui en avait la direction déclara qu'il le préférait de beaucoup à l'autre chenal.

La quantité de bois qui a franchi cette glissoire est comme suit :—

Bois en grume	146,764
Bois d'estacades, pièces	2,960
Bois équarri, "	6,072
Cèdre	120,145

LAKEFIELD.

Le contrôle de la digue et la glissoire de cette station a aussi été pris par le gouvernement dans le cours de l'an dernier, parce qu'elles étaient nécessaires pour la navigation de la Vallée de la Trent, et le département des Chemins de fer et Canaux a l'intention de construire une nouvelle digue, celle qui existe aujourd'hui étant vieille et peu étanche. Il existe une difficulté semblable sur le bief entre ce

point et la pointe Young, qu'en amont de la pointe Young, savoir ; l'obstruction de la navigation par le flottage du bois, et on en a eu cette année un exemple frappant qui a causé des retards et des pertes aux propriétaires de bateaux à vapeur et au public en général.

Les deux points où ces intérêts viennent en conflit sont connus sous les noms des Trois Iles et du Goulet d'Henderson (*Henderson's narrows*). J'ai l'intention de faire un rapport circonstancié sur ce sujet, avec croquis, pour l'information de l'honorable ministre.

La quantité de bois qui a franchi la glissoire se répartit comme suit :—

Bois en grume	144 964
Bois d'estacades, pièces	3 805
Bois équarri, pièces	3 600
Cèdre	120 145

PETERBOROUGH.

Depuis cette station jusqu'aux Chutes de Heely, distance de cinquante-six milles, il y a une navigation non interrompue pour les navires tirant cinq pieds d'eau, excepté pendant un mois de l'année, lorsqu'il est difficile de conserver cette profondeur sur les battures et le busc inférieur de l'écluse de Peterborough.

Les battures de sciure de bois dans la rivière, pour lesquelles une somme de $1,000 a été votée et dépensée durant le dernier exercice pour leur enlèvement partiel, forment encore un sérieux obstacle à la navigation, et sont un tel embarras qu'elles nuisent même au flottage du bois en grume, et bien qu'à la dernière session du parlement une somme de $3,000 ait été votée pour être dépensée cette année pour les enlever au moyen d'une drague attachée à un remorqueur, ce qui sera sans doute un grand avantage, je suis cependant d'opinion qu'il sera nécessaire de construire un dragueur et de le garder ici, surtout depuis que la navigation prend un si grand développement.

PETIT LAC.

Ce lac se remplit aussi rapidement de sciure et de rebuts provenant des scieries sur la rivière en amont de la ville, et à moins qu'on ne prenne de promptes mesures pour y mettre fin, la navigation sera arrêtée avant longtemps.

L'estacade et les piliers ont subi des réparations temporaires durant l'hiver, afin de les empêcher d'être emportés par la glace.

L'estacade sera complètement renouvelée cette année. Des représentations ont été faites par quelques fabricants de bois sur la nécessité de construire un ponton de triage permanent dans cette estacade, et d'insister pour que le triage du bois se fasse là au lieu de le laisser faire, comme à présent, à l'embouchure de la rivière dans le lac du Riz. Ce projet sera probablement soumis bientôt au département, en indiquant exactement ce que l'on désire.

RAPIDE DE WHITLAW.

L'estacade conductrice de l'est jusqu'à la glissoire principale a été emportée le printemps dernier, mais elle a été retrouvée plus bas sur la rivière et remise en place. Elle a besoin de quelques légères réparations, y compris de nouvelles chaînes.

La quantité de bois qui a franchi cette glissoire se décompose comme suit :—

Bois en grume	283,964
Bois d'estacades, pièces	3,631
Cèdre	117,645

RIVIÈRE OTONABEE.

La barre à " Dangerfield " aurait besoin d'être déblayée. L'obstruction consiste en cailloux. Le moyen le plus facile de les enlever serait de monter une bigue sur un chalan, pour enlever les plus petits et les déposer de manière à en former un

épi. Les plus gros pourraient être minés et enlevés aussi. Par ce moyen on pourrait créer un bon chenal pour les bateaux à vapeur en toute saison de l'année.

Les bancs de sciure de bois à l'embouchure de la rivière dans le lac du Riz commencent à devenir un tel embarras qu'ils empêchent les bateaux à vapeur de prendre le chenal le plus direct, c'est-à-dire celui de l'est. Il y a trois chenaux à l'embouchure de cette rivière : un à l'est, un au centre et l'autre à l'ouest. Le premier est le plus direct et raccourcit la route des bateaux à vapeur de plus d'un mille ; mais la sciure de bois l'encombre tellement qu'on ne peut s'en servir. Le chenal du milieu est dans le même état, et l'eau est si peu profonde que les billots eux-mêmes peuvent à peine y passer. Il faudra curer ces chenaux l'année prochaine, un crédit ayant été voté pour cela dans le cours de la dernière session du parlement.

HASTINGS.

La glissoire a besoin d'une nouvelle charpente de chevalets. Au printemps une île flottante (tourbe) d'une superficie de plus de quatre acres, est descendue par le lac et la rivière et emporta l'une de nos estacades conductrices et en endommagea une autre, mais pas gravement. On croyait d'abord que la digue et l'écluse seraient sérieusement endommagées, mais les précautions nécessaires furent prises pour prévenir tout dommage important. On a fait sauter cette tourbière, qui s'est divisée en plusieurs morceaux, mais il a fallu plusieurs semaines pour tout faire passer, et pendant leur enchevêtrement dans nos constructions, l'eau a monté de plus de deux pieds dans le lac en amont.

Les estacades devront être réparées pendant cette saison.

La quantité de bois qui a franchi cette glissoire se décompose comme suit :

Bois en grume	250,493
Bois d'estacades, pièces	3,200
Cèdre	117,645

CHUTE DE HEELY.

La glissoire a été réparée et est maintenant en bon état. L'estacade conductrice a été prolongée jusqu'à la rive opposée, et un pilier de 18 pieds sur 20 a été construit.

Voici la quantité de bois qui a franchi cette glissoire :—

Bois en grume	250,498
Bois d'estacades, pièces	3,200
Bois équarri	324
Cèdre	117,645

BAIE DU CORBEAU.

L'estacade de retenue est délabrée en beaucoup d'endroits et sera complètement réparée cette année.

CHUTE DU MILIEU.

Les ouvrages de cette station sont exclusivement dans l'intérêt des fabricants de bois. La glissoire et les estacades y subissent les réparations nécessaires, pour lesquelles un crédit a été voté à la dernière session du parlement. La glissoire inférieure perdait tant d'eau qu'elle a été abandonnée il y a quelques années, et une tranchée a été pratiquée dans le mur du bassin, à travers laquelle le bois en grume passe dans la rivière principale. On a trouvé que ce moyen ne donnait pas autant de satisfaction qu'on en attendait, parce que les pièces de bois sont lancées sur les battures et exigent par conséquent beaucoup de travail pour être remises à flot. Pour remédier à cela, deux plans sont proposés : l'un consiste à construire un brise-lames obliquement dans la rivière principale à partir du mur du bassin, afin de conduire les pièces de bois au delà des battures ; et l'autre, à mon avis c'est le meilleur, est d'enlever le fond de la glissoire et de s'en servir comme autrefois. Un de ces deux plans sera mis à exécution cette année.

La quantité de bois qui a franchi cette glissoire dans le cours de la dernière année, se décompose comme suit :

Bois en grume	329,447
Bois d'estacades, pièces	3,550
Bois équarri "	324
Cèdre	179,772

ESTACADE DE PERCY.

L'estacade, longue de 2,415 pieds, sera renouvelée lorsque ce sera nécessaire, et subira des réparations générales cette année.

RAPIDE DE CHISHOLM.

La glissoire, qui a 100 pieds de long et 50 de large, est en très mauvais état. Des instructions ont été données de faire les réparations nécessaires. Le pertuis de chasse devra aussi être réparé aux endroits jugés nécessaires.

Voici la quantité de bois qui a franchi cette glissoire durant la dernière année

Bois en grume	329,447
Bois d'estacades, pièces	3,550
Bois équarri, "	324
Cèdre	179,772

Dans le cours de l'année 1855, les ouvrages à la Chute de Heeley, à la Baie du Corbeau, à la Chute du Milieu, à l'Estacade de Percy, et au Rapide de Chisholm, on été transférés à un conseil d'administration à certaines conditions, mais en 1870 un grande partie des ouvrages a été tellement endommagée par la crue des eaux qu'on n'a pu s'en servir pour les radeaux et que les bois équarris et en grume ont dû la franchir en pièces isolées. En 1873, un nouveau conseil a été nommé et les ouvrages placés sous son contrôle, comme ils l'avaient été en 1855 ; mais ce prétendu conseil cessa d'exister après quelques années, et ne se conforma pas aux termes de l'arrêté du conseil ; en conséquence, le gouvernement en reprit le contrôle dans l'intérêt du public.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS D. BELCHER,
Ingénieur-contrôleur.

Mr H. F. PERLEY,
Ingénieur en chef, département des Travaux publics.

ANNEXE No 15.

RAPPORT

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS

DANS LA

COLOMBIE-BRITANNIQUE

PAR

L'honorable J. W. TRUTCH, C.M.G., agent résident

ANNEXE No 15.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX PUBLICS DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

N° 38795.

VICTORIA, C.-B., 17 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant au sujet des travaux publics dans cette province, exécutés sous mon contrôle pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier; ce rapport est accompagné d'un relevé sous forme de tableau.

DRAGAGE ET RÉPARATIONS AUX DRAGUEURS.

Les opérations de dragage ont été continuées en face de la Pointe de la Batture (*Shoal Point*), dans le port de Victoria, du 1er juillet 1882 au 26 janvier 1883, epoque à laquelle le crédit étant presque épuisé, les opérations furent suspendues et le dragueur et ses chalans mis en chantier. Je vous ai fait un rapport complet sur ce sujet dans ma lettre du 9 février dernier.

Autorisation m'ayant été donnée à cet effet par le télégramme de M. Perley, ingénieur en chef du département des Travaux publics, des soumissions furent demandées en mai pour la construction de quatre (4) maries-salopes, dont deux (2) devaient être terminées avant le 30 juin dernier, afin qu'elles pussent être payées sur le crédit voté pour cela pour l'exercice 1882-83. La soumission de M. Alexander Allen étant la plus basse, le contrat lui a été accordé et il l'a exécuté dans le temps voulu et d'une manière satisfaisante.

Avant de reprendre les opérations le 1er de juillet, diverses réparations nécessaires ont été faites au dragueur et au remorqueur *Georgie*, qui ont été payées sur la balance non dépensée du crédit affecté aux "réparations des dragueurs" pour l'exercice 1882 83, comme je proposais de le faire dans mon rapport du 9 février dernier.

Au sujet de ces travaux j'ai fait faire un examen de l'endroit où l'on a dragué durant le dernier exercice; un plan et des coupes des travaux exécutés, accompagnent ce rapport.

BUREAU DE POSTE DE NEW-WESTMINSTER.

Cet édifice a été terminé le 23 mai dernier, date à laquelle M. Kennedy, contrôleur des travaux, signa le certificat final à l'effet que l'ouvrage avait été terminé à sa satisfaction. Ce certificat a été transmis au département avec une lettre datée du 25 mai 1883.

Subséquemment, M. Hayward présenta une réclamation pour le paiement d'ouvrage supplémentaire fait par lui. J'ai aussi transmis cette réclamation à votre département avec un rapport sur le sujet, en date du 8 juin dernier.

Bien que cet édifice ait été terminé conformément aux plans et devis, il n'est pas encore en état d'être occupé par aucun des départements, aucune garniture de bureau n'ayant été fournie. Les deux étages supérieurs ne sont pas terminés, et les latrines n'ont pas été faites. Un mur de soutènement devra aussi être construit en arrière de l'édifice, et quelques vieux bâtiments adjacents, qui sont actuellement très délabrés, devraient être enlevés et une clôture construite autour de cette propriété de l'Etat. Ces divers items ainsi que les aménagements des bureaux, exigeront une dépense d'environ $4,500.

J'ai parlé de ces sujets plus en détails dans des lettres adressées à l'architecte en chef et datées 2 mai et 26 juin 1883, et dans les télégrammes que je lui envoyés les 10 mai, 13 et 26 juin, 14 juillet et 27 août, et à vous-même à la date en dernier lieu mentionnée.

BUREAU DE POSTE DE NANAIMO.

Les travaux de construction de cet édifice ont été commencés le 2 mars dernier, et ont été poussés depuis d'une manière satisfaisante et énergique par les entrepreneurs, MM. Smith et Clark, de Victoria. Ils espèrent terminer l'ouvrage vers la première semaine d'octobre prochain. Le contrat ne contient aucune disposition relative à l'installation des bureaux, ni aux avenues ou approches en avant et en arrière de l'édifice. Je me suis mis en communication avec l'architecte en chef à ce sujet, par ma lettre datée du 30 avril, et par des télégrammes datés du 11 avril dernier et du 13 septembre courant.

PÉNITENCIER DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Les ateliers du pénitencier ont été installés conformément aux recommandations contenues dans ma lettre à l'honorable ministre, en date du 9 juillet 1882, dont la mise à exécution a été formellement autorisée par la lettre du département, n° 14362, datée du 29 août 1882. Ces recommandations comprenaient la construction d'une forge, d'un établi de menuisier, de cabinets à l'anglaise, d'urinoirs et d'éviers, fournis d'eau par la conduite principale, de grilles en fer pour toutes les fenêtres, de gouttières et dallots en tôle galvanisée, et tous ces ouvrages ont été faits d'une manière très satisfaisante, sans dépasser les limites de la somme autorisée pour ces travaux, savoir, $2,000.

RÉPARATIONS DES ÉDIFICES PUBLICS.

Diverses réparations devenues nécessaires ont été faites de temps à autre aux divers édifices publics sous le contrôle du gouvernement fédéral dans cette province, ce qui les a maintenus en bon état. Aucune de ces dépenses ne paraît exiger de remarques spéciales.

HAVRES ET RIVIÈRES.—ENLÈVEMENT DE CHICOTS (*snags*), RIVIÈRE FRASER.

Conformément à l'autorisation contenue dans les lettres du département, n° 12904, du 5 juin 1882, et n° 13749, du 28 juillet 1882, de dépenser $2,500 pour ces travaux, des soumissions ont été demandées pour l'enlèvement d'environ vingt chicots dans la rivière Fraser, en amont de New-Westminster. La soumission de M. Henry Saunders étant la plus basse, a été acceptée. Les travaux ont été commencés sous la direction de M. Robinson aux endroits où l'on considérait l'enlèvement de ces chicots le plus urgent. Dix-huit (18) chicots ont été enlevés en vertu de ce contrat au prix de $100 chaque, soit une somme de $1,800, à laquelle il faut ajouter une somme de $183 payée à M. Robinson pour appointements et dépenses, ce qui a porté le chiffre total de ces travaux à $1,983.

OUVRAGES MILITAIRES.

Conformément aux instructions contenues dans la lettre du département, n° 11577, datée du 27 mai 1882, des réparations ont été faites aux batteries de la Pointe Finlayson, et de la Pointe Macauley, en partie à l'entreprise et en partie à la journée, d'une manière satisfaisante; la somme dépensée est restée dans les limites du crédit, savoir $750, au sujet de laquelle je vous ai fait un rapport dans mes lettres du 14 août et du 31 octobre 1882.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE.

Je ne crois pas qu'il soit nécessaire de faire aucune observation spéciale dans cette lettre sur le service du télégraphe, qui se fait dans cette province sous mon contrôle général, mais j'expédie par ce courrier à M. Gisborne, surintendant du service du télégraphe et des signaux, la copie d'un rapport que m'a fait sur le sujet M. Wilson, contrôleur de district dans la Colombie-Britannique, qui vous sera sans doute régulièrement soumis par M. Gisborne.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH.

A l'honorable,
Sir HECTOR L. LANGEVIN, C.B., C.C.M.G.,
Ministre des Travaux publics.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.—DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

TRAVAUX PUBLICS exécutés dans la province de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Désignation des travaux.	District ou comté.	Numéro et date de la lettre ou document autorisant la dépense.	Dépense autorisée.	Dépenses encourues ou obligations contractées depuis le 1er juillet 1882 jusqu'au 30 juin 1883.	Lettres de l'agent du gouvernement fédéral à l'honorable ministre des Travaux publics.
			$ cts.	$ cts.	
N° 1.—Dragage dans le port de Victoria	District de Victoria	N° 13749, 13 juillet 1882.	7,500 00	7,420 40	Lettre 9 février 1883.
Réparations aux dragueurs.	do ...	do do ...	3,600 00	3,808 59	Télégramme 6 février 1883.
Nouveau matériel	do ...	N° 13935, 7 août 1882	1,500 00	1,500 00	
N° 2.—B. P. de New-Westminster	District de New-Westminster	.....	.....	1,459 50	Lettres 17 juillet, 11 août, 25 septembre, 8, 9 et 24 novembre, 23 décembre 1882. 29 janvier, 10 et 30 avril, 2, 3, 16 et 25 mai, 8, 15 et 26 juin 1883. Télégrammes 6 et 17 juillet, 11 août, 23 septembre, 23 et 28 octobre, 4 novembre, décembre 1882. 11 janvier, 28 et 30 avril, 11 mai, 17 mai (2), 13 et 26 juin 1883.
N° 3.—Bureau de poste de Nanaïmo	District de Vancouver	.....	.....	447 32	Lettres 5 juillet, 26 septembre, 7 et 29 décembre 1882. 19 et 30 avril, 16 mai, 8 juin 1883. Télégrammes 5 juillet, 7, 11, 17, 22 et 24 juillet, 17 et 22 août, 26 septembre, 23 octobre, 6 décembre 1882. 5 février (2), 20 avril, 11 mai, 11 juin 1883.
N° 4.—Clôture et atelier du pénitencier de la C.-B.	District de New-Westminster	N° 14253, 25 août 1882	3,450 00	.....	Lettres 6 juillet (2), 23 septembre 1883.
do do ...	do ...	N° 14362, 29 août 1882	1,500 00	.....	Télégrammes 5 septembre, 27 octobre 1882.
do do ...	do ...	N° 15477, 31 octobre 1882	500 00	2,470 19	
N° 5.—Réparations aux édifices publics de Victoria	.....	.....	.....	302 06	
Réparations aux édifices publics de New-Westminster	.....	.....	.....	360 75	

COLOMBIE-BRITANNIQUE.—DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS.

TRAVAUX PUBLICS exécutés dans la province de la Colombie-Britannique, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.—*Suite*

Désignation des travaux.	District ou comté.	Numéro et date de la lettre ou document autorisant la dépense.	Dépense autorisée	Dépenses encourues ou obligations contractées depuis le 1er juillet 1882 jusqu'au 30 juillet 1883	Lettres de l'agent du gouvernement fédéral à l'honorable ministre des Travaux publics.
			$ cts.	$ cts.	
N° 6.—Havres et rivières— Enlèvement de chicots, rivière Fraser.....	District de New-Westminster.....	N° 12904, 5 juin 1882.....	1,363 39	.....	Lettres 21 juin, 15 juillet, 15 août, 26 septembre, 28 novembre, 29 décembre 1882.
do do ...	do ...	N° 13749, 28 juillet 1882...	1,136 61	2,066 14	Télégrammes 22 septembre, 22 décembre 1882.
do rivière Naas.	do ...	do do ...	500 00	210 98	Lettre 15 août 1882.
do do Skeena.	do ...	do do ...	2,000 00	751 12	do do
N° 7.—Travaux militaires— Rép. aux batt. de Finlayson et de la Pointe Macaulay	Victoria	N° 11557, 27 mai 1882....	600 00	748 87	Lettres 23 juin, 14 août, 31 octobre 1882.
do do ...	do	N° 16050, 9 décembre 1882	150 00	.....	
N° 8.—Service de télégraphe..	Col.-Britannique...	N° 13970, 9 août 1882....	32,000 00	31,250 36	Lettres 12 et 21 juillet, 11, 14 et 17 août, 4, 18 et 27 septembre, 23 octobre, 1er, 4 et 25 novembre 1882. 3, 16 et 23 janvier, 8 février, 8 mars, 4, 9 et 21 mai, 6 juin 1883.

JOSEPH W. TRUTCH.

Victoria, C.B., 17 septembre 1883.

ANNEXE No 16

LISTE

DES

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT

DANS LES PROVINCES

D'ONTARIO ET DE QUÉBEC.

(N° 40039).

JETEES ET QUAIS DE L'ETAT.

PROVINCE DE QUÉBEC.

Noms des lieux.	Comtés.	Longueur totale	Largeur	Hauteur à l'extrémité.	Bloc.		Profondeur de l'eau à l'extrémité.		Date du commencement des travaux.	Observations.
					Longueur.	Largeur	Minime.	Grandissime.		
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		
Etang du Nord, Iles de la Madeleine....	Gaspé.....	225	28	22	.....	.....	12	15	1881	Ces travaux sont encore en voie d'exécution.
New-Carlisle	Bonaventure.....	500	25	.....	50	25	.....	.....	1881	En voie d'exécution. En outre du crédit voté par le parlement, la municipalité a fourni $2,500.
Carleton	do	225	20	17	90	20	4½	12½	1881	Ces travaux sont encore en voie d'exécution et la municipalité a fourni $2,500.
Matane	Rimouski.....	480	30	20	.....	.....	1¼	15½	1878	Ce quai se compose de 10 caissons placés à 25 pieds d'intervalle. Pour retenir le sable on a fermé ces espaces avec des pilots en 1882.
Rivière Blanche.....	do	210	20	20	150	30	2	16	1876	Le pilier a été achevé en 1880. Il doit être réuni au rivage, éloigné de 655 pieds. On en a construit 180 pieds en 1882.
Rimouski.	do	2,500	20	25	150	30	8·0	28·0	1853	Le chemin de fer Intercolonial entretient cette jetée en bon état.
Trois-Pistoles	Témiscouata.....	980	30	.....	.....	.....	.....	.....	1881	Travaux en voie d'exécution. Les dimensions seront données lorsque le quai sera terminé.
Rivière-du-Loup.....	do	1,641	30	42	124	50½	14	34	1852	Depuis 1877 on a reconstruit en partie la superstructure et exhaussé la jetée de 2 pieds Les sables d'apport ont fait hausser le fonds depuis 1867.
					Cale.					
Anse-du-Portage.....	Chicoutimi	108	18	28	104	24	4	21	1882	Construit en 1882.
Anse-Saint-Jean.....	do	366	26	29	50	40	7½	24½	1875	Construit en 1875-76-77 par le gouvernement provincial et la municipalité. Depuis 1879, les travaux ont été continués par le gouvernement fédéral.
Saint-Alphonse de Bagotville	do	445	24	49	77	55	29	47	1860	Construite par la municipal. en 1860; incendiée en 1870; reconstruite par le gouvernement fédéral en 1875. On est à agrandir cette jetée.
Chicoutimi	do	282	30	28	127	34	7	19	1873	Construit en 1873 par la compagnie dite *The St. Lawrence Steam Co.* Le gouvernement fédéral en a pris possession en 1874 et y a fait des réparations en 1880-81-82.

JETEES ET QUAIS DE L'ETAT.—*Suite.*

PROVINCE DE QUÉBEC.—*Suite.*

Noms des lieux.	Comtés.	Longueur totale.	Largeur	Hauteur à l'extrémité.	Bloc.		Profondeur de l'eau à l'extrémité.		Date du commencement des travaux.	Observations.
					Longueur	Largeur	Minime.	Grandissime.		
		Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.	Pieds.		
Riv.-Ouelle, Pointe aux Orignaux.....	Kamouraska.....	1,219	28	42	237½	51	14	32	1852	Achevée en 1856. Cette jetée a été exhaussée de 2 pieds durant les trois dernières années. Un phare est assis à l'extrémité de la jetée.
Malbaie, Cap à l'Aigle	Charlevoix	158	35	42½	.....	.....	18	37	1880	Travaux terminés en 1881.
Malbaie, Pointe au Pic	do	500	30	46	108	70	24	44	1850	Achevé en 1854.
Eboulements.....	do	900	30½	36	80	45	15	34	1852	Travaux achevés en 1853.
Baie-Saint-Paul, Cap aux Corbeaux	do	850	30	36	.....	.....	12	29	1881	En voie de construction. Les dimensions seront données lorsque les travaux seront terminés.
Baie-St-Paul, Bloc...	do	200	30	.....	.....	.....	12	31	1874	Phare sur le bloc.
Ile aux Coudres	do	263	32	42	.....	.....	16½	33½	1881	Construit au moyen des contribut. des habitants.
Saint-Jean-Port-Joli.	L'Islet.....	332	20	24	.....	.....	5	22	1875	Bloc de 30 x 30 et a été construit par les habitants. Le reste est l'ouvrage du gouvernement fédéral et a été achevé en 1881.
L'Islet	do	1,104	31	34	48	51	7½	25½	1852	Terminé en 1855. La superstructure entière a été reconstruite en 1876-7-8.
Ile-aux-Grues	Montmagny	225	25	32	75	36	6	24	1882	Travaux terminés.
Grosse-Ile, Quai E....	do	345	25	36	84	50	10	31	.....	Achevé en 1866. Il a été prolongé en 1882.
do do O....	do	345	48	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Achevé en 1848.
Saint-Thomas	do	100	25	19	.....	.....	.....	25	1879	Commencé en 1879 et achevé en 1882.
Berthier (*en bas*).....	Bellechasse	466	32	34	59	27	12	30	1852	Achevée en 1853. Cette jetée fut réparée en 1877-78.
Saint-Michel..... ..	do	1,091	30	27	50	37	6	22	.....	Construite par la municipalité au moyen du fonds d'emprunt municipal.
St-François I. d'Orl.	Montmorency ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1882	Travaux inachevés.
Ste-Famille do	do	460	30 & 25	24	90	30	.....	20	1879	Il y a 6½ pieds d'eau à mi-marée basse et 8½ à mi-marée haute. Cette jetée a été terminée à la fin de l'exercice 1881-82.
Saint-Jean do	do	651	30	.....	50	44	7	23	.....	Un phare est placé au bout de ce quai. Le quai a été construit par la municipalité mais est aujourd'hui la propriété d'une compagnie. Le gouvernement y ayant construit un phare, il a toujours entretenu le quai depuis.

Saint-Laurent do	do	583	20	.....	104	32	7	23	.....	Il y un phare à l'extrémité de cette jetée.
Ecureuils.....	Portneuf.....	70	20	16	.....	.....	.....	12	1881	A sec à marée basse. A marée haute (des petites mers) il y a 7 pieds d'eau, et 12 pieds à marée haute (des grandes mers). Il fut constr't en '81
Nicolet.....	Nicolet	3,500	10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Ces travaux sont en voie d'exécution
Yamachiche	Saint-Maurice....	1,460	12	10	98	43	5	.....	.....	Cette jetée a été commencée en 1882, et n'est pas terminée. A l'époque de la crue, la jetée est couverte d'eau.
Berthier (*en haut*)....	Berthier.....	.....	.....	.....	186	66	10	.....	.....	Quai.
Agnès, Lac Mégantic	Compton	435	30	13	80	20	6	11	1882	Cette jetée a été const. durant l'automne de 1882
Piopolis	do	165	12	13	20	20	6	11	1882	Sur le lac Mégantic ; jetée construite en 1882.
Lavaltrie	Berthier.....	183	20	17	54	33	10	.....	.....	
L'Assomption.....	Assomption.....	101	69	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
Saint-Sulpice	do	195	20	18	54	33	10	.....	... .	
Jetée des Cascades..	Soulanges	.....	.....	.....	70	20	.....	.....	1856	
Saint-Timothée	Beauharnois	.....	.....	.....	100	24	7½	11½	.....	Une levée en pierre a été construite à partir du rivage jusqu'au quai. Elle aura 150 pieds de longueur et 24 pieds de largeur quand elle sera achevée. Ce débarc. a été reconstruit en 1882.
Cèdres	Soulanges	.....	.....	.....	115	24	7½	11½	.....	Ce quai a été reconstruit en 1881.
Saint-Dominique	do	64	24	.....	73	24	15	19	.....	Ce débarcadère a été reconstruit en 1880.
Coteau-Landing	do	104	20	.....	249	24	13	17	.....	La compagnie de navigation du Richelieu et Ontario a ouvert un chemin à partir de la grande route jusq quai ; il a une longueur de 800 pds.
Saint-Zotique	do	220	20	.....	100	24	9	13	1882	Travaux en voie d'exécution. La jetée projetée aura une longueur de 1,500 pieds ; il en a été construit 220 pieds en 1882
Saint-Anicet...	Huntingdon	300	18	.....	.....	.....	.....	.....	1862	Sur la rive sud du lac Saint-François.

JETÉES ET QUAIS DE L'ÉTAT—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO.

Noms des ports.	Comtés.	Lacs.	Longueur. Jetée du N. ou de l'Est.	Longueur. Jetée du S. ou de l'Ou't	Revêtement ou pilotage.	Brise-lames.	Longueur totale.	Largeur.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Minime.	Profondeur de l'eau à l'entrée. Grandissime.	Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du port.	Observations.
			Pds	Pds.	Pds.	Pds	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.		
L'Orignal	Prescott.....	Rivière des Outaouais.	.....	.....	.....	.....	1,354	.....	.....	.....	Municipalité locale et gouvernement.	Achevé en 1858.
Cobourg	Northumberland-Ouest.	Lac Ontario ...	1,190	1,650	1,050	.....	3,890	30	12, J. E 22, J. O.	16 26	Compagnie, conseil de ville et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1829; le prolongement de 200 pds. de la jetée de l'est a été donné à l'entreprise.
Port-Hope	Durham-Est ...	do ...	1,471	1,641	6,663	300	9,774	20-30	12	16½	Compagnie, commissaires et gouvernement.	Les trav furent comm. en 1832. Le brise-lames, d'une long. de 300 pds., a été donné à l'entrep.
Newcastle	Durham-Ouest	do ...	880	600	730	....	2,210	15-30	12	16½	.....	La reconstruction des jetées et du pilotage est actuellement en voie d'exécution.
Port-Darlington.	do ...	do ...	1,180	1,620	.....	.....	2,800	20- 0	12	16½	Compagnie, commissaires et gouvernement.	
Oshawa	Ontario-Sud...	do ...	.....	.....	.....	....	815	20-30	11	11½	Compagnie et gouvernement.	
Whitby	do ...	do ...	390	645	1,760	.....	2,795	20-30	11	15½	Compagnie du port et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1843.
Pickering.....	do ...	do .	685	835	.....	.....	1,460	15-30	12	16½	Township, compagnie du port et gouvernement.	
Toronto (Quai de la Reine)	York	do ...	.....	.....	.....	.....	1,091	30	12	16½	Gouvernement et commiss. du port .	Quai de la Reine. Les travaux furent commencés en 1833.
Améliorations du port de Toronto.	do	do ...	.....	.....	13,130	.....	.....	11	.....	.....	Gouvernement.	Cette const. a été donnée à l'entreprise. Les entrepreneurs sont MM. Cooke et Jones. On a comm. les opér. le 1er jan.'83
Oakville	Halton	do ...	640	500	422	.....	1,562	15-60	7	11½	Wm. Chisholm et gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1829.
Jetées de Burlington.	Wentworth	do ...	2,307	2,710	.....	.....	5,017	20-40	14	18½	Gouvernement.	Les travaux furent commencés en 1825. Le départ. des Chemins de fer et Canaux s'est chargé de leur entretien.

Port-Maitland....	Monck..	Lac Erié.....	1,500	1,500	.....	.....	3,000	.....	10	13	.....	Ces jetées forment l'entrée de "*Broad Creek*" du canal Welland.
Port-Dover.....	Norfolk-Sud ...	do	1,020	1,020	.....	.....	2,040	.....	10	13	Les commiss. du port et le gouvernement	Ces travaux furent commencés en 1833 ou 1834.
Port-Burwell.	Elgin-Est.....	do	570	850	1,100	.....	2,520	15-30	9	12	La Cie du port et le gouvernement.....	Ces travaux furent commencés en 1837.
Port-Bruce..	do	do	700	750	.....	.....	1,450	.....	.....	.....	do	
Port-Stanley.....	do	do	1,150	1,870	720	.....	3,740	20-30	11½	14½	Les comm. du gouv. et le gouv., ainsi que par la Cie dite *The London and Port Stanley Railway Company.*	Ces travaux furent commencés en 1827.
Rondeau.....	Rent.....	do	780	1,080	2,000	.....	3,863	30-40	18	21	Le gouvernement.	Ces travaux furent commencés en 1844.
Kingsville	Essex-Sud.....	do	880	440	750	.....	2,070	20-50	12	15	L'autorité municip. et le gouvernem'nt	490 pieds de coffrage et 750 pieds de pilotage ont été donnés à l'entreprise dep. oct. '82
Bayfield.....	Huron-Sud	Lac Huron....	820	875	.....	.....	1,695	20-30	11	14½	Le gouvernement et et le tp. de Hanley.	La jetée située dans le port sur le côté nord a grandement besoin de réparations.
Goderich.....	Huron-Ouest...	do ...	1,320	1,520	720	.....	3,560	30	14	17½	Le gouvernement	Havre de refuge. Le pilotage a été donné à l'entreprise.
Port-Albert.....	do	do ...	290	120	.....	.....	410	20	5	8½	....	
Kincardine.....	Bruce-Ouest ...	do ...	905	880	1,905	.....	3,690	30	12	15½	Le conseil municipal de la ville a aussi fait certaines améliorations	Une partie du pilotage a été donnée à l'entreprise.
Inverhuron.....	do	do ...	.....	.....	.....	.....	450	15-30	16	19½	Le gouvernement.	Construit en 1856 et 1857
Port-Elgin.	do	do ...	380	.....	.....	600	980	20	12	15½	Le gouvernement et la Cie locale.	Brise-lames donné à l'entreprise; les autorités locales fournissant $5,000.
Southampton et Ile Chantry....	do	do ...	570	....	.....	4180	4,750	20-30	14	17½	La municipalité subventionnée par le gouvernement a construit le quai. Le brise-lames, etc., a été construit par le gouvenement.	Havre de refuge. Le gouvernement a le contrôle de tout le havre. Les jetées de Southampton ont été construites en 1858. Celles de l'île Chantry ont été commencées en 1856.
Wiarton..	Grey-Nord... ..	B. Georgienne.	.....	.....	.....	.....	1,235	20	14	17½	Le gouvernement.	Dimensions des travaux lorsqu'ils seront finis. Donnés à l'entreprise.
Grande-Baie	do	do ...	.....	.....	.....	.....	452	14-25	11½	15	L'autorité locale et le gouvernement.	Construit en 1877 et 1881.
Owen-Sound.....	do	do ...	.....	.....	2,470	.....	2,470	20	14	17½	Le conseil de ville et le gouvernement.	Ces travaux ont été exécutés en 1881-82.

JETÉES ET QUAIS DE LETAT.—*Suite.*

PROVINCE D'ONTARIO —*Suite.*

Noms des ports.	Comtés.	Lacs.	Longueur.		Revêtement ou pilotage.	Brise-lames.	Longueur totale.	Largeur.	Profondeur de l'eau à l'entrée.		Dépense faite par le gouvernement, les compagnies locales, les autorités municipales ou les commissaires du port.	Observations.
			Jètée du N. ou de l'E	Jetée de l'O. ou du Sud.					Minime.	Grandissime.		
			Pds.	Pds.	Pds.	Pds	Pds.	Pds.	Pds.	Pds.		
Meaford	Grey-Est.	B. Georgienne	775	.....	895	410	2,080	20-30	14	17½	Le conseil municipal et le gouvernement	Une partie du pilotage a été donnée à l'entreprise. Les travaux ont été commencés en 1856.
Thornbury.....	do	do ...	.....	.....	.....	.. ..	420	15-30	12	15½	La municipalité et le gouvernement.	On est à réparer cette jetée.
Collingwood.....	Simcoe-Nord...	do ...	.....	.....	.....	1390	.....	20-24	11	14½	Le gouvernement et la compagnie du chemin de fer du Nord.	Le brise-lames, d'une longueur de 790 pieds, a été construit en 1874-75. Un prolongement de 600 pieds, jusqu'au quai de l'est, a été donné à l'entreprise.
Port-Arthur	Algoma	Lac Supérieur	.....	.....	.....	.... .	640	30	.....	14	Le gouvernement.....	Coût compris dans les frais de la construction de la route Dawson. Il a été construit en 1870.

H. F. P.

ANNEXE No 17.

ÉTAT TABULAIRE

INDIQUANT LES

DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA CLOTURE DE LA NAVIGATION

AUX

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA,

SUR LES BORDS DE LA MER ET DANS LE GOLFE, AINSI QUE SUR LE FLEUVE ET LES LACS DU SAINT-LAURENT ET QUELQUES-UNES DES ROUTES DE NAVIGATION INTÉRIEURE; AUSSI LES PORTS QUI SONT OUVERTS À LA NAVIGATION TOUTE L'ANNÉE.

N° 1.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, à quelques-uns des principaux ports dans le golfe Saint-Laurent, le fleuve Saint-Laurent, le lac Ontario, le lac Erié, la rivière Détroit, le lac Huron, la baie Georgienne et le lac Supérieur, depuis 1867 jusqu'au 30 juin 1883.

GOLFE SAINT-LAURENT.

Années.	Charlottetown, I.P.-E.			Georgetown, I. P.-E.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	16 avril...	7 déc....	Profondeur d'eau à la tête des quais, de 16 à 20 pds. ; dans le chenal, de 36 à 60 pds., à l'entrée du port, de 70 à 80 pieds. Dans l'automne de 1882, la goëlette "*P.L.G.*" a mis à la voile le 24 décembre pour Pictou. Le port a été fermé par la glace le 31 décembre. La débâcle eut lieu le 15 avril 1883. Le steamer *Princess of Wales* partit pour Pictou le 19 et revint le même jour. Les grandes marées montent de 9½ pds. ; les petites marées de 8 pds.	.....	.....	La profondeur de l'eau, à marée basse, dans le chenal, depuis vis-à-vis le quai du chemin de fer jusqu'à la bouée de la barre de Wheeler, 3½ milles, est de 30 pieds et augmente graduellem. jusqu'à 80. Les grandes marées montent de 5½ pds. ; les petites de 4. Le froid a commencé le 5 janvier 1883. Le str. *Valetta* est partl le 4 janvier. Le steamer *Northern Light* est revenu de Pictou, N.-E., le 27 mars.
1868	24 do ...	10 do ...		.....	.....	
1869	15 do ...	10janv. '70		15 avril...	.....	
1870	5 do ...	23 déc...		25 mars...	25 janv...	
1871	20 mars..	30 nov...		.....	.....	
1872	20 avril...	20 déc...		.....	.....	
1873	22 do ...	11 do ...		.....	.....	
1874	18 do ...	19 do ...		18 avril...	31 janv...	
1875	5 mai ..	29 nov...		4 mai...	5 do ...	
1876	23 avril...	15 déc...		20 avril...	10 do ...	
1877	12 do ...	4 janv.'78		30 mars...	13 do ...	
1878	8 do ...	30 déc...		7 avril...	29 do ..	
1879	24 do ...	19 do ...		7 do ...	30 do ...	
1880	28 do ...	1er do ...		21 do ...	3 do ...	
1881	19 do ...	27 do ...		24 do ...	3 do ...	
1882	6 mai...	29 do ...		7 mai...	3 fév...	
1883	18 avril...			14 avril...	11 janv...	

GOLFE SAINT-LAURENT—*Suite.*

Années.	Pictou, N.-E.			Sydney, N.-E.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	.....	.....	Profondeur d'eau sur la barre à marée basse, 17 pieds ; dans le chenal du port, 3 pieds. Les marées montent de 6 pieds. Le bateau-passeur du chemin de fer Intercolonial *Mayflower* a continué ses voyages dans le port jusqu'au 10 janvier 1883, et les a repris le 29 mars 1883.	23 avril...	.....	Profondeur de l'eau de 30 à 60 pds. Les marées montent de 4 à 5 pieds. Vu qu'il est plus près de la mer, le port de Sydney-Nord s'ouvre plus à bonne heure et se ferme plus tard que celui de Sydney. Il n'y avait pas de glace flottante dans le port au printemps de 1883.
1868	.....	.....		5 mai...	19 janv.'69	
1869	.....	14 janv.'70		21 avril...	.....	
1870	15 avril...	27 déc...		11 do ...	.....	
1871	25 mars...	15 do ...		21 mars...	.....	
1872	25 avril...	24 do ...		3 mai...	31 déc...	
1873	19 do ...	18 do ...		28 avril...	.....	
1874	1er do ...	28 do ...		1er mai...	.....	
1875	3 mai..	1 do ...		12 do ...	.....	
1876	15 avril...	27 do ...		7 do ...	23 déc...	
1877	7 do ...	28 do ...		7 avril...	8 janv. '78	
1878	15 do ...	28 do ...		6 do ...	16 do '79	
1879	2 do ...	17 do ...		19 do ...	30 déc...	
1880	30 do ...	10 do ...		6 mai...	31 do ...	
1881	18 do ...	4 janv.'82.		29 avril...	5 janv.'82	
1882	24 do ...	30 déc...		11 mai...	6 do '83	
1883	10 do ...			16 avril...		

N° 1—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation depuis 1867 jusqu'à 1883 —*Suite.*

GOLFE SAINT-LAURENT.—*Suite.*

Années.	Shédiac, N.-B.			Bathurst, N.-B.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	.....	.....	On ne tenait registre de rien avant 1876. Les grandes marées montent de 4½ pieds. Les bâtiments chargent au quai jusqu'à 16 pieds à l'eau haute. La profondeur du *Grand-Trou*, où les plus grands navires achèvent de se charger, est de 19 pieds.	.....	.....	
1868	.....	.....		.....	.....	
1869	.....	.....		.....	.....	
1870	.....	.....		.....	.....	
1871	.....	.....		24 avril...	6 nov...	
1872	.....	.....		.....	.....	
1873	.....	.....		.....	.....	
1874	.....	.....		.....	.....	
1875	.....	.....		10 mai...	.....	
1876	16 mai...	9 déc...		15 do ...	5 déc...	
1877	25 avril...	15 do ...		.....	.....	
1878	29 do ...	17 nov...		30 avril...	.....	
1879	1er mai...	13 déc...		26 do ...	.....	
1880	26 do ...	22 nov...		29 do ...	.....	
1881	19 do ...	2 déc...		26 do ...	26 nov...	
1882	9 do ...	22 nov...		15 mai...	4 déc...	
1883	23 avril...			3 do ...		

BAIE DES CHALEURS.

Année	Percé, P.Q.			New-Carlisle, P.Q.	Carleton, P.Q.	Campbellton, N.-B.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Observations.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	11 mai...	9 nov...	Ce sont les dates des premières arrivées et des derniers départs. Les nav. pour. génér. venir 15 jrs. plus tôt au print. et partir à l'aut. 4 sem. plus tard, parce q. ne se forme pas de glace sol. av. le mil. de janv. et quelq. ann. av. le mois de fév.	La navigation s'ouvre généralement vers le milieu d'avril et se ferme vers le milieu de décembre.	La navigation s'ouvre ordinairement à la fin de mars ou au commencement d'avril et se ferme à la fin de décembre ou au commencement de janvier. Il y a des années que le port est ouvert tout l'hiver.	.....	.....	A l'embouchure de la rivière Ristigouche et à la tête de la Baie des Chaleurs.
1868	11 do ...	14 do ...				.....	.....	
1869	10 do ...	27 do ...				.....	.....	
1870	6 do ...	15 do ...				.....	.....	
1871	4 do ...	25 do ...				4 mai...	.....	
1872	9 do ...	7 do ...				29 avri ...	.....	
1873	9 do ...	25 do ...				30 do ...	1er déc...	
1874	7 do ...	10 do ...				10 do ...	3 do ...	
1875	17 do ...	5 déc...				8 mai...	25 nov...	
1876	12 do ...	7 do ...				11 do ...	10 déc...	
1877	3 do ...	23 nov...				24 avril...	10 do ...	
1878	16 avril...	2 déc...				21 do ...	21 do ...	
1879	15 do ...	27 nov...				29 do ...	19 do ...	
1880	19 do ...	1er déc...				6 mai...	23 nov...	
1881	23 do ...	17 nov...				4 do ...	10 déc...	
1882	29 do ..	7 déc...				11 do ...	1er do ...	
1883	23 do ...					9 do ...		

N° 1—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, etc.—*Suite.*

FLEUVE SAINT-LAURENT.

Années.	Rimouski, P. Q.			Tadoussac, P.Q.		
	Ouverture	Clôture	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	15 mars....	12 déc....	Profondeur de l'eau à l'extrêmité de la jetée, aux basses marées de vive eau, 7 pds. Les grandes marées montent de 16 à 17 pds.	La rivière Saguenay se ferme généralement du 20 au 25 nov., et s'ouvre vers le 10 ou le 12 mai. Le port de Tadoussac est libre tout l'hiver. Il se remplit parfois de menue glace par un vent d'est, mais vu que c'est de la glace de batture, un vapeur de moyenne force peut passer à travers. Dans l'hiver de 1872 le vapeur *Arctic* conduisit le bâtiment *Pride of England*, naufragé à Escoumains, dans la baie de Tadoussac, où il hiverna à flot. Il y a 25 pds. d'eau à 80 vgs. du rivage, dans la baie de Tadoussac. Les grandes marées montent d'environ 17 pieds ; les petites, de 10.	
1868	20 do ...	10 do ...				
1869	19 do ...	8 do ...				
1870	18 do ...	25 do ...				
1871	5 avril....	15 do ...				
1872	1er do ...	12 do ...				
1873	3 do ...	10 do ...				
1874	24 mars....	1er do ...				
1875	20 do ...	26 nov....				
1876	30 do ...	1er déc....				
1877	1er avril...	5 do ...				
1878	7 do ...	28 nov....				
1879	10 do ...	1er déc....				
1880	17 mars....	19 do ...				
1881	20 do ...	25 do ...				
1882	22 do ...	15 do ...				
1883	12 do ...					

FLEUVE SAINT-LAURENT—*Suite.*

Années.	*Québec, P.Q.			†Montréal, P.Q.					
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.			
						Prof. d'eau sur le seuil d'aval de l'anc. écl., can. Lachine.			
							p.	p.	
1867	17 avril....	29 nov....	La prof. moy. de l'eau dans le port de Québec est de 14 brasses, à 2 encâblures des quais. Au milieu du chenal, la moyenne est de 16 à 18 brasses, et vers la rive sud de 25. Les grandes marées montent de 18 pieds ; les petites de 13. Le flux dure 4 hrs. et 45 min. ; le reflux 7 hrs. et 40 min. Par un fort vent d'est, la marée monte beaucoup plus. Le premier bac à vapeur d'hiver le *Unity*, a commencé à voyager entre Québec et Lévis en 1857. Il est arrivé un steamer de Montréal le 7 mai 1883.	22 avr l....	6 déc....	22 nov..	16	5	Ces mesurages donnent les profond. sur le seuil de la 1ère écluse. Ajoutez 5 pieds qui donneront la prof. d. le port, et du 1er oct. '82, ajoutez 8 pds., ce qui donne la prof. d. le port et d. le nouv. chenal. M. P. RYAN, *percepteur.*
1868	23 do ...	28 do ...		17 do ...	9 do ...	31 oct...	16	0	
1869	27 do ...	27 do ...		25 do ...	6 do ...	15 nov..	18	0	
1870	16 do ...	2 déc....		18 do ...	18 do ...	3 oct...	17	2	
1871	22 do ...	27 nov....		8 do ...	1er do ...	14 nov..	16	2	
1872	30 do ...	26 do ...		1er mai....	8 do ...	11 déc..	16	2	
1873	28 do ...	22 do ...		25 avril....	26 nov....	16 sept.	17	0	
1874	28 do ...	25 do ...		25 do ...	13 déc....	15 nov..	16	2	
1875	29 do ...	23 do ...		3 mai....	29 nov....	30 do ..	16	2	
1876	6 mai....	24 do ...		27 avril....	10 déc....	23 oct ..	17	7	
1877	25 avril....	26 do ...		17 do ...	2 jan. '78.	28 do ...	16	2	
1878	20 do ...	25 do ...		30 mars....	23 déc....	1er jan..	17	1	
1879	29 do ...	28 do ...		24 avril....	19 do ...	8 nov...	15	5	
1880	30 do ...	27 do ...		17 do ...	3 do ...	22 oct...	16	3	
1881	1er mai....	24 do ...		21 do ...	2 jan. '82.	6 do ...	15	5	
1882	5 do ...	25 do ...		11 do ...	9 déc....	6 déc...	16	6	
1883	2 do ...			26 do ...					

* *Voir* tableau additionnel de l'ouverture et de la clôture de la navigation pendant 50 ans.
†Pour autre information sur le port de Montréal, *voir* la table à la fin de l'annexe.

N° 1—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, etc.—*Suite.*

RIVIÈRE RICHELIEU.

Années.	Sorel, P.Q.			Saint-Jean, P.Q.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	.....	.....	On ne tenait registre de rien avant 1869. Lorsque l'eau mesure 19 pieds sur l'échelle indicative à Sorel, il y en a 10 sur les battures du lac Saint-Pierre.	.....	30 nov....	Tirés des rapports les plus anciens et les plus récents faits sur les navires, aucun autre registre n'ayant été tenu. L'ouverture et la fermeture du canal Chambly n'étant pas réglées par l'état de la navigation sur la rivière Richelieu et le lac Champlain.
1868	.....	.....		24 mars....	3 déc....	
1869	26 avril....	2 déc....		1er mai....	7 do ...	
1870	21 do ...	6 do ...		18 avril....	5 do ...	
1871	10 do ...	28 nov....		4 do ...	28 nov....	
1872	1er mai....	30 do ...		26 do ...	30 do ...	
1873	25 avril ...	20 do ...		6 mai....	24 do ...	
1874	29 do ...	26 do ...		20 avril....	24 do ...	
1875	2 mai....	27 do ...		6 mai....	23 do ...	
1876	8 do ...	1er déc....		5 avril....	29 do ...	
1877	18 avril....	6 do ...		26 do ...	5 déc....	
1878	3 do ...	9 do ...		29 mars....	10 do ...	
1879	28 do ...	1 do ...		29 avril....	18 do ...	
1880	21 do ...	22 nov....		19 mars....	22 nov....	
1881	23 do ...	25 do ...		8 avril....	28 do ...	
1882	15 do ...	28 do ...		8 do ...	20 do ...	
1883	27 do ...			27 do ...		

LAC ONTARIO.

Années.	Kingston, Ont.			Belleville, Ont.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	8 avril....	18 déc....	La profondeur de l'eau dans le port ainsi qu'aux jetées de débarquement et aux quais varie de 12 à 15 pds. On est à approfondir jusqu'à 15 pieds le lit de la rivière à l'entrée, lequel est de roc, et le minimum de profondeur est maintenant de 10 pieds.	....	.....	Jusqu'à 1871 on n'a tenu registre de rien. Profondeur de l'eau dans le port de 8 à 12 pieds.
1868	31 mars....	24 do ...		.....	.....	
1869	17 avril....	8 jan. '70.		.....	.....	
1870	13 do ...	31 déc....		.....	.....	
1871	16 mars....	25 do ...		.....	28 nov....	
1872	22 avril....	21 do ...		18 avril....	28 do ...	
1873	24 do ...	14 jan. '74.		16 do	20 do ...	
1874	28 mars....	5 do '75.		4 do ...	29 do ...	
1875	19 avril....	23 déc....		12 do ...	28 do ...	
1876	18 do ...	20 do ...		18 do ...	1er déc...	
1877	9 do ...	8 jan. '78.		6 do ...	31 do ...	
1878	11 mars....	2 do '79.		11 mars....	7 do ...	
1879	21 avril....	28 déc....		17 avril....	14 do ...	
1880	23 mars....	21 do ...		20 mars....	22 nov....	
1881	12 avril....	12 jan. '82.		9 avril....	10 déc....	
1882	7 mars ...	4 do '83.		10 mars....	2 do ...	
1883	19 avril....			26 avril....		

N° 1—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation—etc.—*Suite.*

LAC ONTARIO—*Suite.*

Années.	Port-Hope, Ont.			* Toronto, Ont.		
	Ouverture.	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867...	1er avril...	11 déc.....	Les bâtiments peuvent charger dans le nouveau port et sortir avec un tirant d'eau de 11 pieds; et dans l'ancien port, avec un tirant de 9½ pieds. Le niveau de l'eau varie en hauteur de 6 à 12 pouces.	6 avril...	9 déc.....	Profondeur d'eau dans le port—de 11 à 16 pieds.
1868...	1er do ...	7 do ...		8 do ...	12 do	
1869...	1er do ...	11 do ...		1er do ...	3 do.....	
1870...	1er do ...	13 do ...		8 do ...	24 do.....	
1871...	23 mai ...	6 do ...		11 mars ...	30 nov.....	
1872...	1er avril...	9 do ...		12 avril ...	10 déc.....	
1873...	1er do ...	2 do ...		14 do ...	26 nov.....	
1874...	1er do ...	5 do ...		16 mars ...	20 déc.....	
1875...	1er do ...	4 do ...		16 avril. ..	30 nov.....	
1876...	1er do ...	11 do ...		11 do ...	9 déc.....	
1877...	1er do ...	11 do ...		25 mars....	19 déc.....	
1878...	1er do ...	8 do ...		9 do ...	16 do.....	
1879 ..	1er do ..	9 do ...		25 do ...	19 do.....	
1880...	20 mars ...	15 do ...		19 février.	22 nov.....	
1881...	1er avril...	6 do ...		1er avril...	2 jan. '82	
1882...	20 mars ...	8 do ...		13 février .	11 déc.....	
1883...	1er avril...			13 avril....		

* Pour autres détails sur le port de Toronto, *voir* les tableaux n°s 2 et 6.

LAC ÉRIÉ.

Années	Port-Stanley, Ont.			Port-Dover, Ont.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867...	1er avril...	10 déc.....	Dix pieds de profondeur à l'entrée du port.	6 avril....	9 déc... ..	La profondeur de l'eau varie suivant les vents. La profondeur ordinaire est de 10 pieds, mais par un fort vent du sud elle augmente d'au moins 4 pieds. Les dates que je donne sont tirées des connaissances d'export. et d'import., mais il arrive très souvent que le port est libre longtemps avant qu'un bâtiment ne parte au printemps, et après le dernier voyage en automne.
1868...	1er do ...	10 do ...		16 do ...	2 do ...	
1869...	1er do ...	5 do ...		24 do ...	6 do ...	
1870...	10 do ...	10 do ...		22 do ...	6 do ...	
1871...	20 mars ...	20 do ...		3 do ...	29 do ...	
1872...	10 avril ...	5 do ...		30 do ...	2 do ...	
1873...	1er do ...	5 do ...		28 do ...	22 nov.....	
1874...	20 mars....	5 do ...		15 do ...	24 do ...	
1875...	10 avril ...	20 do ...		6 mai ...	26 do ..	
1876...	1er do ...	5 do ...		19 avril ...	4 déc.....	
1877...	10 do ...	10 do ...		25 do ...	13 do ...	
1878...	1er do ...	10 do ...		12 mars....	10 do ...	
1879...	5 do ...	20 do ...		29 avril.....	27 do ...	
1880...	20 mars....	15 do ...		2 do ...	25 nov.....	
1881...	10 avril ...	10 do ...		30 do ...	3 do ...	
1882...	1er do ...	10 do ...		25 mars ...	15 déc.....	
1883...	14 do ...			17 avril....		

No 1. – TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, etc.—*Suite*.

Années	RIVIÈRE DÉTROIT. Windsor, Ont. Ouverture	Clôture.	Observations.	LAC HURON. Sarnia, Ont. Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	23 février .	11 déc.....	Profondeur moyenne de l'eau aux docks, 15 pieds ; moyenne au milieu du chenal, 40 pieds. Les dates données indiquent l'arrivée et le départ des bâtiments venant des ports extérieurs ou s'y rendant, mais les bacs traversent la rivière en toute saison.	30 mars ...	30 déc.....	La saison de navigation commence au premier voyage de la ligne des steamers faisant le service de la rivière, et finit au dernier voyage.
1868	15 mars ...	10 do ...		16 do ...	12 do.....	
1869	5 avril ...	17 do ...		1er avril...	6 janv.'70	
1870	7 do ...	1er do ...		29 mars ...	23 déc.....	
1871	8 mars ...	8 do ...		6 do ...	21 do.....	
1872	1er avril...	17 do ...		18 do ..	19 do	
1873	1er do ...	15 do ...		18 do ...	12 janv.'74	
1874	10 mars...	28 do ...		17 do ...	24 déc	
1875	9 avril ...	4 do ...		29 do ...	18 do.....	
1876	1er janv .	4 do ...		20 do ...	18 do.....	
1877	1er avril..	31 do ...		7 avril ...	12 janv.'78	
1878	1er mars .	31 do ...		20 mars ...	24 déc.....	
1879	3 avril....	24 do ...		20 do ...	26 do.....	
1880	1er mars..	3 do ...		6 do ...	18 do.....	
1881	15 avril....	31 do ...		4 do ...	10 janv.'82	
1882	1er mars...	18 do ...		11 do ...	8 do '83	
1883	9 do ...			5 do ...		

LAC HURON—*Suite*.

Années	Goderich, Ont. Ouverture	Clôture.	Observations	Kincardine, Ont. Ouverture	Clôture.	Observations.
1867	20 avril....	2 déc.....	Profondeur de l'eau en dedans des jetées, 14 à 15 pieds. Immédiatement en dehors des jetées il n'y a environ que 12 pieds d'eau par un gros temps. Le port est libre de glaces aux dates mentionnées, mais les navires n'arrivent que quelques jours plus tard.	.....	.....	Jusqu'à 1875 ce fut un avant-port de Goderich, et on n'y tenait registre de rien. Les dates indiquent les premiers arrivages de bâtiments ainsi que le départ du dernier d'entre eux. profondeur d'eau dans le port intérieur, 9 pds., à l'entrée, environ 11 pieds.
1868	1er mai....	6 do.....		.....	.....	
1869	25 avril....	3 do.....		.....	.....	
1870	18 do ...	28 nov		.....	.....	
1871	2 mai.....	5 déc.....		.....	.....	
1872	15 avril....	25 nov.....		.....	.....	
1873	12 do ...	4 déc.....		.....	.....	
1874	30 do ...	30 nov.....		.....	.....	
1875	1er mai.....	10 déc.....		27 mars ...	20 nov.....	
1876	4 do ...	1er do.....		5 mai	27 oct.....	
1877	20 avril ...	4 do.....		2 mars ...	12 nov.....	
1878	6 do ...	10 do.....		26 avril ...	16 do ...	
1879	12 do ...	1er do.....		13 do ...	20 do ...	
1880	20 mars ...	10 do.....		7 mai.....	5 do ...	
1881	1er mai....	1er do.....		28 avril ...	23 do ...	
1882	3 avril ...	7 do.....		27 mars....	18 do ...	
1883	26 do ...			23 avril ...		

N° 1.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, etc.—*Suite.*

BAIE GEORGIENNE—LAC HURON.

Années.	Owen Sound, Ont.			Collingwood, Ont.		
	Ouverture	Clôture.	Observations.	Ouverture	Clôture.	Observations.
1867...	16 avril ...	29 nov. ...	Profondeur à l'eau basse, 10 pieds 6 pouces. Le niveau de l'eau varie de 18 à 24 pouces.	20 avril ...	28 nov. ...	La profondeur à l'eau basse, dans le port, de 1867 à 1877, a été de 11 pieds 6 pouces: 1878-79, 12 pieds; 1880-81, 12 pds. 6 pcs.; 1882-83, 13 pieds.
1868...	15 do ...	2 déc. ...		20 do ...	5 déc. ...	
1869...	24 do ...	28 nov. ...		28 do ...	2 do ...	
1870...	18 do ...	5 déc. ...		22 do ...	10 do ...	
1871...	22 mars ...	4 do ...		1er do ...	6 do ...	
1872...	9 mai ...	1er do ...		3 mai ...	28 nov. ...	
1873...	7 do ...	11 do ...		7 do ...	24 do ...	
1874...	4 do ...	31 nov. ..		9 do ...	26 do ...	
1875...	15 do ...	2 déc. ...		9 do ...	22 do ...	
1876...	4 do ...	6 do ...		2 do ...	1er déc. ...	
1877...	1 do ...	8 do ...		20 avril ...	8 do ...	
1878...	19 mars ...	14 do ...		18 mars ...	27 nov. ...	
1879...	22 avril ...	4 do ...		2 mai ...	9 déc. ...	
1880...	2 mars ...	1er do ...		14 avril ...	2 do ...	
1881...	26 avril ...	31 do ...		9 mai ...	29 nov. ...	
1882...	20 mars ...	4 do ...		18 avril ...	3 déc ...	
1883...	26 avril ...			17 do ...		

LAC SUPÉRIEUR.

Années.	Sault-Sainte-Marie, Ont.			Port-Arthur, Ont.			Lacs sur la route Dawson. entre Port-Arthur et le lac des Bois.
	Ouverture.	Clôture	Observations.	Ouverture.	Clôtupe.	Observations.	
1867	4 mai	3 déc.	Les bâtiments d'un tirant de 16 pieds peuvent traverser le canal agrandi et la nouvelle écluse et ceux dont le tirant n'excède pas 13 pieds 8 pouces pouvaient jusq. 1882 voyager du lac Supér. au lac Huron, et *vice versâ* p. la riv. Ste-Marie. L'approfond. de la rivière a été complété en 1883.	.....	.....	La profondeur de l'eau est très grande dans la baie et atteint en cerains endroits 200 à 300 brasses. C'est vers l'Ile aux Lièvres, près du Cap du Tonnerre, que se trouve la profondeur la plus grande. Profondeur de l'eau aux docks 14 pieds. Le dernier steamer en 1882 est parti le 27 décembre, mais le port était encore libre plusieurs jours après. Un remorqueur venant de Duluth est arrivé le premier dans le port, le 17 mars 1877	On dit que la navigation est généralement ouverte le 25 mai. On dit que la navigation est généralement fermée le 20 octobre.
1868	2 do	3 do		.....	.....		
1869	4 do	29 nov.		.....	.....		
1870	29 avril	1er déc.		.....	.....		
1871	8 mai	29 nov.		.....	.....		
1882	11 do	26 do		.....	.....		
1873	5 do	18 od		.....	.....		
1874	12 do	2 déc.		.....	.....		
1875	12 do	2 do		16 mai	23 déc.		
1876	8 do	26 nov.		28 avril	27 do		
1877	2 do	30 do		17 mars	10 jan. '78		
1878	8 avril	3 déc.		23 avril	30 déc.		
1879	2 mai	3 do		25 do	28 do		
1880	28 avril	15 nov.		28 do	30 do		
1881	20 do	5 déc.		25 do	31 do		
1882	21 do	5 do		28 do	27 do		
1883	2 mai			8 mai			

N° 2.—Tableau indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1882.

	Québec.		Montréal.		Kingston.		Toronto.	
Années.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.
1814	28 avril	7 déc						
1815	28 do	5 do						
1816	23 do	29 nov.						
1817	6 mai	5 déc.						
1818	27 avril	1er do						
1819	30 do	7 do						
1820	24 do	1er do						
1821	3 mai							
1822	29 avril	3 déc.						
1823	25 do							
1824	20 do	11 déc.						
1825	19 do							
1826	22 do	21 déc.						
1827	14 do							
1828	12 do							
1829	18 do							
1830	17 do	4 déc.						
1831	21 do	30 nov.				19 déc.		
1832	29 do	30 do			27 avril	4 do		
1833	19 do	25 do			7 do	1er jan. '34.		
1834	18 do	9 déc.			19 mars	22 déc.		
1835	4 mai	1er do			6 avril	31 do		
1836	10 do	1er do			23 do	26 do		
1837	2 do	12 do			11 do	16 jan. '38.		
1838	1er do	26 nov.			6 do	18 déc.		
1839	23 avril	19 déc.			8 do	26 do		
1840	21 do	2 do			19 mars	23 do		
1841	4 mai	14 do			23 avril	31 do		
1842	26 avril	2 do			24 mars	31 do		
1843	5 mai	1er do			25 avril	3 jan. '44		
1844	23 avril	29 nov.			9 mars	12 do '45.		
1845	23 do	2 déc.			2 avril	9 do '46.		
1846	14 do	9 do			31 mars			
1847	11 mai	3 do			11 avril	6 jan. '48		
1848	18 avril	5 do			3 do	30 déc.		
1849	24 do	7 do			3 do	31 do		
1850	26 do	10 do			5 do	26 do		
1851	22 do	5 do			2 do	22 do		
1852	30 do	19 do			19 do	14 jan. '53.		
1853	26 do	3 do			4 do	5 do '54.		
1854	5 mai	5 do	25 avril	6 déc.	10 do	13 do '55.		
1855	8 do	27 nov.	28 do	12 do	17 do	1er do '56.	2 avril	19 déc.
1856	22 avril	2 déc.	24 do	3 do	8 do	31 déc.	17 do	22 do
1857	28 do	4 do	18 do	13 do	2 do	2 fév. '58.	27 fév.	30 do
1858	16 do	3 do	9 do	12 do	26 do	8 jan. '59.	4 mars	21 do
1859	26 do	29 nov.	4 do	11 do	15 do	25 déc.	7 fév.	30 do
1860	20 do	8 déc.	10 do	7 do	12 do	10 jan. '61.	10 jan.	31 do
1861	26 do	17 do	24 do	22 do	8 do	4 do '62	2 do	31 do
1862	11 do	5 do	23 do	7 do	14 do	17 do '63.	2 do	30 do
1863	1er mai	4 do	25 do	12 do	16 do	1er do '64.	7 do	21 do
1864	19 avril	13 do	13 do	11 do	5 do	4 do '65.	3 fév.	29 do
1865	18 do	9 do	10 do	16 do	28 mars	5 do '66.	25 mars	30 do
1866	27 do	15 do	19 do	15 do	11 avril	5 do '67.	3 avril	26 do
1867	17 do	29 nov.	22 do	6 do	8 do	18 déc.	28 mars	9 do
1868	23 do	28 do	17 do	9 do	31 mars	24 do	6 avril	12 do
1869	27 do	27 do	25 do	6 do	17 avril	8 jan. '70.	1er do	3 do
1870	16 do	2 déc.	18 do	18 do	13 do	31 déc.	3 do	24 do
1871	22 do	27 nov.	8 do	1er do	16 mars	25 do	11 mars	30 nov.
1872	30 do	26 do	1er mai	8 do	22 avril	21 do	12 avril	10 déc.
1873	28 do	22 do	25 avril	26 nov.	24 do	14 jan. '74	14 do	26 nov.
1874	28 do	25 do	25 do	13 déc.	28 mars	5 do '75	16 mars	20 déc.

N° 2—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, à Québec, Montréal, Kingston et Toronto, de 1814 à 1882.—*Fin.*

	Québec.		Montréal.		Kingston.		Toronto.	
Années.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture	Clôture.
1875	29 avril.....	23 nov.....	3 mai...	29 nov...	19 avril.....	23 déc.....	16 avril...	30 nov.
1876	6 mai	24 do	27 avril...	10 déc...	18 do	20 do	11 do ...	9 déc...
1877	25 avril.....	26 do	17 do ...	2 janv.'78	9 do	8 janv. '78	25 mars...	19 do ...
1878	20 do	25 do	30 mars...	23 déc...	11 mars	2 do '79	9 do ...	16 do ...
1879	29 do	28 do	24 avril...	19 do ...	21 avril.....	28 déc.....	25 do ...	24 do ...
1880	30 do	27 do	17 do ...	3 do ...	23 mars.....	21 do	19 fév...	8 do ...
1881	1er mai.....	24 do	21 do ...	2 janv.'82	12 avril	12 janv. '82	16 avril...	19 do ...
1882	5 do	25 do	11 do ...	9 déc...	7 mars.....	4 janv. '83	27 fév...	9 do ...

Voir annexe n° 47 du rapport général de 1867.

N° 3.—Tableau comparatif des dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Saint-Charles et le fleuve Saint-Laurent, à Québec.

En l'année	La rivière Saint-Charles a débâclé le	La rivière Saint-Charles a pris le	La navigation du Saint-Laurent s'est ouverte le	La navigation du Saint-Laurent s'est fermée le
1860		18 décembre		
1861	16 avril			
1862				
1863	1er mai	10 décembre		
1864	10 avril	10 novembre		
1865		20 décembre		
1866	20 avril	5 do	26 avril	24 novembre
1867	29 do	18 novembre		26 do
1868	23 do	3 décembre	24 avril	1er décembre
1869	24 do	17 do	30 do	30 novembre
1870		29 novembre	23 do	22 do
1871	17 avril		17 do	1er décembre
1772	22 do	19 novembre	27 do	22 novembre
1873	27 do		29 do	24 do
1874	8 mai		9 mai	
1875	10 do		26 avril	23 do
1876	5 do	26 novembre	6 mai	
1877	18 avril	27 do		
1878	5 do	28 do		
1879	10 do	29 do		
1880	19 do	29 do		
1881	12 do	28 do		
1882	25 do	28 do		

Les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation depuis 1860 jusqu'à 1876 inclusivement, ont été consignées par M. Simons, qui a rempli pendant longtemps les fonctions d'ingénieur auprès des commissaires du port de Québec; elles sont enregistrées au bureau local du département de la marine et des pêcheries, à Québec. Celles de 1876 à 1882 ont été transmises par A. H. Verret, secrétaire-trésorier des commissaires du port de Québec, le 19 avril 1883. Voir n° 33,758.

G. F. B.

N° 4.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation dans le port de Québec, chaque année depuis 1830 jusqu'à 1882, inclusivement, compilé par M. N. L. G. Belleau, régistraire, douane, Québec.

Années.	Arrivages de Montréal. — Vapeurs.	Arrivages de la mer. — Navires.	Départs pour la mer.	Années	Arrivages de Montréal. — Vapeurs.	Arrivages de la mer. — Navires.	Départs pour la mer.
1830.....	17 avril	26 avril	4 décembre.	1857.....	17 avril	28 avril	24 novembre
1831.....	21 do	16 do	30 novembre	1858.....	18 do	29 do	25 do
1832.....	29 do	4 mai	30 do ...	1859.....	22 do	29 do	28 do
1833.....	18 do	10 do	25 do ...	1860.....	26 do	28 do	26 do
1834.....	18 do	6 do	24 do ...	1861.....	26 do	22 do	26 do
1835.....	4 mai	2 do	25 do ...	1862.....	30 do	16 do	29 do
1836.....	11 do	11 do	26 do ...	1863.....	3 mai	3 mai	27 do
1837..	1 do	29 avril	18 do ...	1864.....	21 avril	27 avril	30 do
1838.....	28 avril	3 mai	20 do ...	1865.....	21 do	29 do	28 do
1839.....	21 do	8 do	23 do ...	1866.....	26 do	28 do	1er décemb.
1840.....	19 do	25 avril	29 do ...	1867.....	3 mai	17 do	29 novembre
1841.....	1er mai.....	29 do	28 do ...	1868.....	28 avril	23 do	28 do
1842.....	21 avril	3 mai	28 do ...	1869.....	30 do	27 do	27 do
1843.....	5 mai	18 avril	28 do ..	1870.....	25 do	16 do	2 décembre
1844.....	24 avril	3 mai	23 do ...	1871.....	18 do	22 do	27 novembre
1845.....	25 do	1er do	26 do ...	1872.....	6 mai	30 do	26 do
1846.....	17 do	24 avril	27 do ...	1873.....	2 do	28 do	22 do
1847.....	8 mai	8 mai	26 do ...	1874.....	10 do	28 do	25 do
1848.....	6 avril	1er do	21 do ...	1875.....	9 do	29 do	23 do
1849.....	25 do	28 avril	25 do ...	1876.....	9 do	6 mai	24 do
1850.....	25 do	28 do	28 do ...	1877.....	26 avril	25 avril	26 do
1851.....	22 do	20 do	29 do ...	1878.....	21 do	20 do	25 do
1852.....	30 do	15 do	4 décembre.	1879.....	2 mai	29 do	28 do
1853.....	23 do	24 do	26 novembre	1880.....	1er do	30 do	27 do
1854.....	5 mai	29 do	29 do ...	1881.....	27 avril	1er mai	24 do
1855.....	6 do	6 mai	22 d8 ...	1882.....	28 do	5 do	25 do
1856.....	27 avril	20 avril	23 do ...				

Pour ce qui est des arrivages et des départs de navires à Québec, Montréal, Kingston et Toronto avant 1867, *voir* annexe 48 du rapport général de cette année-là.

Pour renseignement concernant la formation de la glace et les inondations du Saint-Laurent entre Montréal et Québec, voir—

Rapport d'un comité spécial de l'assemblée législative du Canada sur la formation du pont de glace en aval de Québec. Imprimé par ordre de la législature, 1853;

Rapport sur la formation, le mouvement, la rupture, etc., de la glace dans le port de Québec, par R. Steckel, ingénieur adjoint. Rapport général sur les Travaux Publics de 1867 à 1882, page 336;

Rapport de J. B. Normand, un des commissaires nommés pour s'enquérir des causes des inondations périodiques du fleuve Saint-Laurent entre Montréal et Québec. Rapport général des Travaux Publics de 1867 à 1882, page 448.

N° 9.—PORT DE MONTRÉAL.

NOTES EMPRUNTÉES AUX RAPPORTS DU MAÎTRE DE PORT INDIQUANT LES DATES DE L'OUVERTURE ET DE LA CLÔTURE DE LA NAVIGATION DEPUIS 1864 JUSQU'AU 31 DÉCEMBRE 1881.

1864—La glace, dans le port, commença à se rompre et à se mettre en mouvement le 7 avril; le 13, le fleuve était libre; clôture de la navigation le 10 décembre.

1865—Le 1er janvier, l'eau monta peu à peu; le 14, la glace se mit en mouvement et elle s'arrêta le 15.

1866—Ouverture de la navigation le 19 avril. Le 5 janvier 1866 le fleuve était couvert de glaces flottantes, et le 6 la glace s'arrêta.

1867—Le 1er janvier, la glace était au niveau des quais et prenait rapidement; le 9, elle était prise. Le premier refoulement de la glace eut lieu le 14 avril, et le 22 le port était libre.

1868—L'hiver fut extraordinairement froid; le fleuve prit de bonne heure; des attelages doubles traversèrent le 16 décembre 1867. Le 19 mars 1868, un refoulement; le 4 avril, grand refoulement vis-à-vis la ville; la glace continua de marcher le 14 et le 15, et le 17 le port était libre.

1869—Le fleuve prit de bonne heure; le premier attelage traversa à Saint-Lambert le 28 décembre. Au commencement de 1869 on considérait la glace prise pour l'hiver. Le 13 avril, refoulement; le 18, nouveau refoulement; le 19, refoulement qui amène l'inondation du Griffintown et se continue jusqu'au 23 à 10 A.M., date à laquelle la débâcle eut lieu. Le 25, le port était libre.

1870—Le 1er janvier, le chenal vis-à vis de la ville est libre; le 8, les piétons traversent; le 9, refoulement de la glace. Personne ne traverse jusqu'au 13; le 15, des attelages traversent; le 17, dégel qui dure quelque temps. Le 31 mars, la glace n'était pas sûre vis-à-vis la ville. Le 9 avril eut lieu le premier refoulement; le 10 et le 11, refoulement. Le 17, le port est libre.

1871—Le fleuve prend le 4 janvier; le 6, le temps s'adoucit; refoulement de la glace; le 11 des attelages traversent; le 15 mars, léger refoulement; le 17, nouveau refoulement On traverse pour la dernière fois le 31. Le 3 avril, le mouvement de la glace continue; le 10, le port est libre.

1872—Le fleuve était pris et des attelages traversaient le 1er janvier. Le 18 avril, premier refoulement de la glace; le 28, le port est libre, et le 1er mai des bâtiments arrivent.

1873—Le 1er janvier la glace était prise et ferme; les attelages traversaient de Longueuil. Le 11 avril, refoulement de la glace qui se continue tous les jours jusqu'au 24, date de la débâcle. Le bateau à vapeur *William* arrive de Sorel le 25.

1874—Le 17 janvier le fleuve était pris; le 21, des attelages traversaient. Le 18 avril, premier refoulement; le 23, le port est libre; le 25, un certain nombre de petites embarcations arrivent. Le pont de glace au Cap-Rouge a tenu bon jusqu'au 9 mai.

1875—Le 1er janvier, le fleuve, vis-à-vis la ville, était couvert de glaces flottantes; des attelages ont traversé en aval d'Hochelaga le dernier jour de l'année 1874. Le 4 janvier 1875, la glace prend. L'hiver a été le plus froid que l'on ait eu depuis des années. Premier refoulement de la glace le 24 avril; le 29, le port est libre; le 1er mai, on plante le mai sur la glace vis-à-vis Longueuil; le 3, il arrive des bateaux de Boucherville; le 7, le pont de glace, au Cap-Rouge, cède. Le 5 décembre, la glace s'arrête; le 21, des attelages traversent à la ville.

1876—La glace était prise et ferme dès le commencement de janvier; elle devint dangereuse le 12 avril. Le 16, premier refoulement, qui se renouvelle tous les jours jusqu'au 26 Le 27, plusieurs bâtiments arrivent de Boucherville. Le 19 décembre la glace était bonne, et les gens traversaient à pied. Le 23, on traversait en voiture.

1877—Glace prise dès le commencement de l'année. Beau temps doux en avril; le 5, la glace commence à se gâter; le 8, premier refoulement de la glace, qui commence à descendre; le 14, le chenal est libre jusqu'à Hochelaga; le 17, le remorqueur *Francis* arrive de Boucherville. Le temps a été doux cet automne; la navigation était encore ouverte le 31 décembre.

1878—Le 1er janvier, le bateau passeur de Longueuil fait encore le service; dans l'après-midi, il quitte le port pour Boucherville avec un parti d'excursionnistes. Le 17, les gens traversent à pied sur la glace; le 24, on traverse en voiture sans danger. La journée du 7 janvier fut la plus froide de l'hiver; à 8 a.m., 15° au-dessous de zéro. Des chemins furent pratiqués le 1er février; le 18 on en fit un pour aller à Laprairie, et le dernier du mois, ces chemins étaient regardés comme dangereux. Le 1er mars, le thermomètre descend; le 2, des voitures traversent de nouveau à Saint-Lambert et à Laprairie. On cesse de traverser le 12, et le 16 on aperçoit l'eau pour la première fois. Le 18, premier refoulement de la glace; le 22, le chenal est libre jusqu'à la Pointe-aux-Trembles; le 29, le steamer *Montarville* entre dans le port, mais il est forcé de s'en retourner à Boucherville. Le 29, le remorqueur *St. Francis* arrive dans le port. Le 31 décembre, le fleuve était couvert de glaces flottantes.

1879—Le 1er janvier le temps était beau; dans l'après-midi l'équipage d'un bateau descendit sans danger les rapides de Lachine. Le 25, le fleuve était couvert de glaces; le 26, des équipages traversent à Longueuil; le 1er février, on fait un chemin à partir de Saint-Lambert; le 13, on en fait un à partir de Laprairie. Le 12 avril, premier refoulement de la glace. Après le 15, la glace continue à descendre tous les jours, et le 18, les morceaux sont si serrés les uns contre les autres que les gens traversent à pied. Le 23, le vapeur *Saint-Lambert* arrive de Boucherville. Très froid le 22 décembre; 22° au-dessous de zéro. Le 25, le fleuve se couvre de glace; le 27 on traverse à pied, et les attelages traversent à Longueuil.

1880—Beau temps le 1er janvier; 4° au-dessous de zéro à 8 a.m. Le fleuve, vis-à-vis la ville, est couvert de glace; des attelages traversent en aval de Longueuil. Le 2, on traverse à pied à Saint-Lambert. Le 13, on commence à poser sur la glace, entre Hochelaga et Longueuil, une voie de chemin de fer qui est achevée le 30; le lendemain, cette voie était ouverte. Le 1er avril, la glace commence à se gâter, et l'on se met en frais d'enlever la voie en question. Le 5 avril, premier refoulement de la glace; le 6, nouveau refoulement; le 7, grand refoulement sur l'île Mouton, où la glace s'amoncelle jusqu'à une hauteur de 44 pieds; l'eau était alors dans le port, à 17 pieds au-dessus du niveau d'été. Le 13, une grande quantité de glace quitte le port; le 17, des embarcations arrivent de Boucherville; le 29 avril, le pont de glace, au Cap-Rouge, cède. Le 3 décembre, le fleuve se couvre de glaces, et le bateau-passeur de Longueuil part pour son hivernage; le 29, on commence des chemins sur la glace, pour aller à Saint-Lambert.

1881—L'année débute par du beau temps. Le 5, des convois de chemins de fer commencent à traverser à Longueuil. Le 8 avril commence la débâcle, et le 13, le chenal est libre vis-à-vis la ville. Le 19, le remorquer *C. W. Francis* entre dans le port; c'est le premier arrivage de la saison. Le 27, le bâtiment à vapeur *Peruvian* arrive de Sorel, où il avait hiverné. Décembre, 31, beau temps. La navigation est encore ouverte comme l'année expire; le *Longueuil* fait ses voyages réguliers.

1882—Navigation ouverte le 11 avril et fermée le 9 décembre.

THOMAS HOWARD,
Maître de port.

MONTRÉAL, 17 avril 1883.

(*Voir* rapport de l'ingénieur en chef des travaux publics, concernant le plan de la compagnie de pont et manufacturière du Saint-Laurent, pour les travaux projetés, en date du 19 mars 1883 et publiés la même année.)

N.B.—Des convois ont traversé sur la glace l'année dernière 1882, du 4 février au 4 mars et cette année du 15 janvier au 3 avril. *Voir* télégramme de P. Howard, maître de port, daté 20 novembre 1883.

N° 6.—TABLEAU indiquant l'eau la plus haute et la plus basse dans le port de Toronto, depuis 1867 jusqu'à 1882. (Renseignements fournis par le maître du port.)

Années.	Eau la plus haute.		Eau la plus basse.	
	Date.	pcs. au-dess. de zéro.	Date.	pcs. au-dessous de zéro.
1867	17 juin	38 do	26 décembre	5 do
1868	1er juillet	17 do	6 février	12 do
1869	28 do	27½ do	5 do	2 do
1870	6 mai	47 do	29 décembre	12 au-dessus de zéro
1871	4 do	26 do	29 do	5½ au-dessous do
1872	22 juin	3¼ do	19 mars	16¼ do
1873	26 mai	23 do	9 janvier	15 do
1874	11 juin	29 do	30 décembre	5 do
1875	24 do	12 do	17 février	15 do
1876	5 juillet	41 do	10 janvier	2 do
1877	28 avril	18½ do	18 novembre	1½ do
1878	14 décembre	25 do	5 janvier	1 do
1879	1er janvier	22 do	30 octobre	6½ do
1880	4 juin	19 do	30 décembre	7 do
1881	8 juillet	15 do	7 do	7 do
1882	30 juin	29½ do	3 janvier	3 do

NOTE.—Pendant l'hiver de 1850-51 l'eau s'est maintenue à une hauteur de 9 pieds à un certain endroit du quai de la Reine. J'y ai établi le zéro de l'eau basse.

HUGH RICHARDSON,
Maître de port.

8 janvier 1857.

N° 7.—TABLEAU indiquant les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Trent, de 1867 à 1882.

Années.	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.
1867		15 novembre	
1868	1er mai	14 do	198
1869	10 do	2 décembre	207
1870	9 do	24 novembre	200
1871	10 avril	10 do	215
1872	29 do	11 do	197
1873	16 do	24 do	228
1874	15 do	5 do	205
1875	16 do	29 do	228
1876	19 do	24 do	220
1877	26 do	25 décembre	244
1878	1er mai	25 novembre	209
1879	29 avril	8 décembre	224
1880	7 do	10 novembre	218
1881	26 do	25 do	214
1882	15 mars	18 do	249

Fourni par Thomas D. Belcher, ingénieur surveillant, le 14 avril 1883, suivant n° 33,558.

N° 8.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ÉRIÉ.—Le tableau suivant, emprunté au rapport des commissaires des canaux de l'Etat de New-York, indique la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation sur la rivière Hudson, depuis le 3 mars 1824 jusqu'en 1882; l'ouverture du canal Champlain, depuis le 30 avril 1824 jusqu'en 1882; ainsi que les dates de l'ouverture et la fermeture du canal Erié, de 1824 à 1882, et l'ouverture du lac Erié, depuis 1827 jusqu'en 1882.

	Rivière Hudson.			Canal Champlain.		Canal Erié.			Lac Erié.
Années.	Ouverture.	Clôture.	N° de jours ouvertes.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	N° de jours ouvert.	Ouverture.
1824	3 mars.....	5 janvier ...	309	30 avril.....	4 décemb.	30 avril.....	4 décemb..	219	
1825	6 do	13 décemb.	283	12 do	5 do ...	12 do	5 do ...	238	
1826	25 février...	24 do ...	302	20 do	18 do ...	20 do	18 do ...	243	
1827	20 mars.....	25 novemb.	251	22 do	18 do ...	22 do	18 do ...	241	21 avril. ...1827
1828	8 février ..	28 décemb	220	27 mars.....	20 do ...	27 mars.....	20 do ...	269	1er do ...1828
1829	1er avril...	11 janvier..	286	2 mai.....	17 do ...	2 mai.....	17 do ...	230	10 mai.....1829
1830	15 mars	25 décemb..	283	20 avril	17 do ...	20 avril.....	17 do ...	242	5 do ...1830
1831	15 do	9 do ...	263	16 do	1er do ...	16 do	1er do ...	230	8 do ...1831
1832	25 do	21 do ...	289	25 do	21 do ...	25 do	21 do ...	241	27 avril....1832
1833	21 do	13 do ...	277	19 do	12 do ...	19 do	12 do ...	238	23 do ...1833
1834	28 février..	15 do ...	291	17 do	12 do ...	17 do	12 do ...	240	6 do ...1834
1835	25 mars	30 novemb.	268	15 do	20 novemb.	15 do	30 novemb..	230	8 mai.....1835
1836	4 avril	7 décemb..	248	25 do	26 do ...	25 do	26 do ...	216	27 avril....1836
1837	27 mars	14 do ...	261	20 do	9 décemb	20 do	9 décemb..	234	16 mai.....1837
1838	19 do	25 novemb.	257	12 do	25 novemb.	12 do	25 novemb.	228	31 mars....1838
1839	25 do	18 décemb.	286	20 do	16 décemb..	20 do	16 décemb..	241	11 avril....1839
1840	25 février...	5 do ...	285	20 do	9 do ...	20 do	3 do ...	228	27 do ...1840
1841	24 mars. ...	19 do ...	286	24 do	28 novemb.	25 do	30 novemb.	221	14 do ...1841
1842	4 février ...	28 novemb.	308	20 do	28 do ...	20 do	28 do ...	222	7 mars....1842
1843	13 avril.....	10 décemb.	242	1er mai....	30 do ...	1er mai.....	30 do ...	214	6 mai.....1843
1844	18 mars.....	17 do ...	278	18 avril.....	26 do ...	18 avril.....	26 do ...	222	14 mars ...1844
1845	24 février...	3 do ...	283	15 do	29 do ...	15 do	29 do ...	228	3 avril....1845
1846	18 mars	14 do ...	275	16 do	25 do ...	16 do	25 do ...	224	11 do ...1846
1847	7 avril.....	25 do ...	263	1er mai....	30 do ...	1er mai.....	30 novemb.	214	23 do ...1847
1848	22 mars.....	27 do ...	292	1er do	19 décemb..	1er do	9 décemb.	223	9 do ...1848
1849	19 do	26 do ...	286	1er do	5 do ...	1er do	5 do ...	219	25 mars....1849
1850	10 do	17 do ...	282	22 avril.....	11 do ...	22 avril.....	11 do ...	234	25 do ...1850
1851	25 février...	14 do ...	293	15 do	5 do ...	15 do	5 do ...	235	2 avril....1851
1852	28 mars.....	22 do ...	270	20 do	16 do ...	20 do	16 do ...	239	20 do ...1852
1853	23 do	21 do ...	274	20 do	20 do ...	20 do	20 do ...	245	14 do ...1853
1854	17 do	8 do ...	266	1er mai....	3 do ...	1er mai.....	3 do ...	217	29 do ...1854
1855	27 do	20 do ...	268	1er do	10 do ...	1er do	10 do ...	224	21 do ...1855
1856	11 avril	14 do ...	248	5 do	4 do ...	5 do	4 do ...	214	2 mai 1856
1857	27 février ...	27 do ...	30	6 do	15 do ...	6 do	15 do ...	223	27 avril....1857
1858	20 mars.....	17 do ...	273	28 avril.....	8 do ...	28 avril.....	8 do ...	225	15 do ...1858
1859	13 do	10 do ...	273	15 do	12 do ...	15 do	12 do ...	242	7 do ...1859
1860	6 do	14 do ...	283	25 do	12 do ...	25 do	12 do ...	232	17 do ...1860
1861	5 do	23 do ...	294	1er mai	10 do ...	1er mai.....	10 do ...	224	13 do ...1861
1862	4 avril.....	19 do ...	259	1er do	10 do ...	1er do	10 do ...	224	15 do ...1862
1863	3 do	11 do ...	253	1er do	9 do ...	1er do	9 do ...	223	3 do ...1863
1864	11 mars.....	12 do ...	277	30 avril.....	9 do ...	30 avril.....	8 do ...	223	13 do ...1864
1865	22 do	16 do ...	270	1er mai.....	12 do ...	1er mai.....	12 do ...	226	26 do ...1865
1866	20 do	15 do ...	271	1er do	12 do ...	1er do	12 do ...	226	28 do ...1866
1867	26 do	8 do ...	257	6 do	20 do ...	6 do	20 do ...	2 9	21 do ...1867
1868	24 do	5 do ...	252	4 do	7 do ...	4 do	7 do ...	217	19 do ...1868
1869	5 avril	9 do ...	248	6 do	18 do ...	6 do	10 do ...	218	1er mai....1869
1870	31 mars.....	17 do ...	261	10 do	8 do ...	10 do	8 do ...	213	16 avril....1870
1871	12 do	29 novemb..	263	24 avril	1er do ...	14 avril.....	1er do ...	220	1er do ...1871
1872	7 avril.....	9 décemb.	247	13 mai	1er do ...	13 mai.....	1 do ...	202	6 mai.....1872
1873	16 do	22 novemb.	221	15 do	5 do ...	15 do	5 do ...	205	29 avril....1873
1874	19 mars.....	12 décemb.	269	5 do	5 do ...	5 do	5 do ...	205	18 do ...1874
1875	13 avril.....	29 novemb.	229	18 do	30 novemb.	18 do	30 novemb.	197	12 mai.....1875
1876	1er avril...	2 décemb..	245	4 do	1er décemb.	4 do	1er décemb.	211	4 do .. 1876

N° 8.—ROUTES DU LAC CHAMPLAIN ET DU CANAL ÉRIÉ—*Fin.*

	Rivière Hudson.			Canal Champlain.		Canal Erié.			Lac Erié.
Années.	Ouverture.	Clôture.	N° de jours ouverte.	Ouverture.	Clôture.	Ouverture.	Clôture.	N° do jours ouvert	Ouverture.
1877	30 mars.....	31 décemb.	277	8 mai.....	7 décemb.	8 mai.....	7 décemb..	214	17 avril....1877
1878	14 do ...	20 do ...	282	15 avril.....	7 do ...	15 avril.....	11 do ...	241	24 mars.....1878
1879	4 avril.....	20 do ...	261	8 mai.....	6 do ...	8 mai.....	6 do ...	213	24 avril....1879
1880	5 mars.....	25 novemb.	266	16 avril.....	30 novemb.	16 avril.....	21 novemb.	220	19 mars....1880
1881	21 do	2 juin 1881	288	12 mai.....	8 décemb.	12 mai.....	8 décemb.	211	1er mai....1881
1882	8 do	5 décemb.	273	11 avril.....	7 do ...	11 avril.....	7 do ...	241	20 mars....1882

N° 9.—TABLEAU indiquant la date de l'ouverture et de la clôture de l'écluse de Saint-Ours et du canal Chambly.

Années.	Ecluse de Saint-Ours.			Canal Chambly.		
	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouverte	Ouverture.	Clôture.	Nombre de jours ouvert.
1831	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1832	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1833	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1834	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1835	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1836	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1837	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1838	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1839	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1840	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1841	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1842	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1843	.....	.....	.....	.....	17 novembre.....	.....
1844	.....	.....	.....	17 avril	27 do	225
1845	.....	.....	.....	21 do	25 do	219
1846	.....	.....	.....	22 do	21 do	214
1847	.....	.....	.....	18 mai	29 do	196
1848	.....	.....	.....	19 avril.....	.....	.....
1849	.....	.....	.....	21 mai	1er décembre	195
1850	14 avril	6 décembre.....	237	19 avril.	5 do	231
1851	9 do	22 novembre.....	228	20 mai	19 novembre.....	184
1852	10 do	13 décembre.....	248	28 avril.....	14 décembre.....	231
1853	13 do	4 do	236	28 do	2 do	219
1854	19 do	4 do	230	2 mai	2 do	215
1855	23 do	30 novembre.....	222	2 do	29 novembre.....	212
1856	18 do	2 décembre.....	229	28 avril	1er décembre.....	218
1857	17 do	4 do	232	7 mai	4 do	212
1858	9 do	19 novembre.....	225	27 avril	19 novembre.....	207
1859	5 do	3 décembre.....	243	15 do	3 décembre	233
1860	4 do	5 do	246	22 do	2 do	215
1861	16 do	3 do	228	25 do	3 do	223
1862	25 do	2 do	222	6 do	4 do	213
1863	29 do	3 do	219	1er do	8 do	222
1864	7 do	9 do	247	25 avril.....	7 do	227
1865	16 do	9 do	238	25 do	8 do	228
1866	9 do	12 do	248	1er mai.	12 do	226
1867	26 do	2 do	221	1er do	5 do	219
1868	30 mars	2 do	248	5 do	2 do	212
1869	28 avril.	1er do	217	28 avril.....	29 novembre.....	215
1870	12 do	5 do	238	4 mai	3 décembre	214
1871	2 mars	28 novembre.....	254	3 do	28 novembre.....	210
1872	20 avril	1er décembre.....	226	1er mai.....	2 décembre	216
1873	1er mai.....	16 novembre	200	25 avril	20 novembre.....	210
1874	16 avril	25 do	224	25 do	25 do	215
1875	16 do	22 do	221	1er mai	22 do	206
1876	19 do	30 do	226	1er do	28 do	212
1877	10 do	5 décembre.....	240	1er do	2 décembre.....	216
1878	1er avril.....	12 do	256	1er do	6 do	220
1879	23 do	24 novembre.....	216	5 do	6 do	216
1880	7 do	22 do	230	20 avril.....	25 novembre.....	220
1881	1er do	25 do	239	2 mai	28 do	211
1882	13 do	28 do	230	2 do	30 do	213

N° 10—SOMMAIRE de l'ouverture et de la fermeture de la rivière Hayes, vis-à-vis la factorerie d'York, de 1828 à 1880, période de 52 ans, d'après le rapport de M. Wood, de la factorerie d'York.

Années.	Date de l'ouverture.	Date de la clôture.	Observations.
1828	1er juin.	15 novembre.	
1829	10 mai.	11 do	Outardes vues le 29 avril.
1830	17 do	2 décembre.	
1831	22 do	28 novembre.	
1832	25 do	26 do	
1833	13 do	22 do	
1834	27 do	20 do	
1835	24 do	18 do	
1836	16 do	29 do	
1837	11 do	25 do	do 26 do
1838	23 do	22 do	do 30 do
1839	22 do	19 do	do 3 mai.
1840	12 do	16 do	do 1er do
1841	10 do	13 do	do 26 avril.
1842	17 do	11 do	do 22 do
1843	29 do	16 do	do 5 mai.
1844	13 au 20 do	26 do	do 21 avril.
1845	22 do	24 do	
1846	7 ou 9 do	25 do	Cette date n'est pas bien certaine, quelques uns disent le 9.
1847	9 do	15 do	
1848	21 do	28 do	
1849	18 au 24 do	27 do	
1850	31 do	28 do	
1851	31 do	9 décembre.	
1852	16 do	8 novembre.	
1853	26 au 30 do	9 do	
1854	23 do	16 do	
1855	21 au 24* do	24 do	*Il n'est pas certain que ça n'a pas été le 25.
1856	20 au 22 do	19 do	
1857	14 au 19 do	17 do	
1858	24 do	24 do	
1859	13 do	16 do	
1860	18 do	19 do	
1861	22 au 28 do	16 do	
1862	24 au 29 do	24 do	
1863	22 do	30 do	
1864	19 do	26 do	
1865	16 do	20 do	
1866	14 do	28 do	
1867	23 au 28 do	24 do	
1868	24 au 31 do	29 do	
1869	25 do	6 do	
1870	11 do	27 do	
1871	12 do	23 do	
1872	16 do	20 do	
1873	14 do	18 do	
1874	16 do	20 do	
1875	19 do	15 do	
1876	10 do	24 do	
1877	20 do	15 au 20 do	
1878	15 do	2 do	
1879	11 do	23 do	
1880	26 do	20 do	

WM. WOODS.

(Vraie copie.)
CHARLES CARPMÆL,
Surintendant du service météorologique.

ETAT de quelques uns des ports du Canada, qui sont ouverts à la navigation toute l'année.

Nom du port.	Comté.	Province.	Profondeur de l'eau à marée basse.	Observations.
			Pieds.	
Annapolis	Annapolis	Nouvelle-Ecosse.	15 à 20	Une glace mince se forme lorsque l'hiver est très rude, mais les vapeurs à hélice peuvent toujours entrer.
Barrington	Shelburne	do	12 à 20	Au mouillage ; quais à sec à marée basse.
Digby	Digby	do	18	Env. 10 pds. au bout du q. des bat à vap.
Halifax	Halifax	do	20 à 30	Aux quais. 70 à 180 pieds dans le port.
Liverpool	Queen's	do	7	Sur la barre. A Brooklyn, 24 pieds.
Lockport	Shelburne	do	8	
Lunenburg	Lunenburg	do	12	
Parrsboro'	Cumberland	do	.....	A sec dans le havre à marée basse.
Shelburne	Shelburne	do	40 à 60	
Yarmouth	Yarmouth	do	13	
Saint-André	Charlotte	N.-Brunswick	14	Dans le havre intérieur.
Saint-Jean	Saint-Jean	do	20	A l'entrée du port ; 60 pds. dans le port.
Saint-Stephen	Charlotte	do	6	30 pieds au récif, 4 milles en aval de la ville.
*Tadoussac	Saguenay	Québec	30 à 50	
Windsor	Essex	Ontario	.....	Les bacs traversent la rivière Détroit tout l'hiver.

* *Voir* notes concernant le port de Tadoussac, annexe n° 8 du rapport 1857-1882.

Les ports de Victoria, de Nanaïmo, de Burrard-Inlet et tous les autres ports de la Colombie-Britannique jusqu'à la rivière Skeena, restent ouverts en tout temps. Il peut arriver que celui de New-Westminster soit fermé de 7 à 15 jours. *Voir* télégramme n° 34,027, de l'honorable J. W. Trutch, 3 mai 1883.)

Marées à la Colombie-Britannique.—A Victoria les grandes mers s'élèvent généralement de 7 à 10 pieds, les petites mers de 5 à 8 pieds ; à Nanaïmo, les grandes mers s'élèvent généralement à 14 pieds, les petites mers à 11 pieds ; à Westminster les grandes mers s'élèvent généralement à 7 pieds, les petites mers à 4 pieds ; à Hastings, Burrard Inlet, les grandes mers s'élèvent généralement à 16 pieds, les petites mers à 12 pieds ; à Port Moody, les grandes mers s'élèvent généralement de 10 à 12 pieds, les petites mers de 5 à 6 pieds. *Voir* télégramme de l'honorable J, W. Trutch, n° 39,810, 25 octobre 1883.

ANNEXE No 18.

ETAT

INDIQUANT

LE TEMPS DE LA MER HAUTE A L'EPOQUE DE LA PLEINE ET DE LA NOUVELLE LUNE,

AINSI QUE

LA HAUTEUR DES GRANDES ET DES PETITES MERS

À DIVERS ENDROITS AU

CANADA.

N° 40,038.

ANNEXE No 18.

TEMPS de la mer haute à l'époque de la pleine et de la nouvelle lune, ainsi que la hauteur des grandes et des petites mers à divers endroits au Canada.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

Comté.	Port ou havre.	Mer haute, pleine et nouvelle lune.	Hauteur des marées. Petites mers.	Hauteur des marées. Grandes mers.	Observations.	Autorité.
		h m.	pds. pces	pds. pces		
Annapolis	Goulet de Digby	11 0	23 0	27 6	.....	Cartes de l'amirauté, cap. Shortland, 1860.
	Margaretville	11 0	.....	.....	Côté sud-est du chenal des Mines, Baie de Fundy	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Port Lorne, ci-d. Port Williams	11 0	.....	.....	do do	do do 1871.
Antigonish	Havre d'Antigonish	9 0	2 0	4 0	.....	Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1846.
	Arisaig	10 6	3 3	5 3	Côté S.E et vers l'extrémité infér. du détroit de Northumberland.	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Anse McNair	.....	.....	.....	Côté O. de la baie Saint-George, détroit de Northumberland	do do 1871.
	Détroit de Canso, entrée Nord	9 15	2 0	4 0	.....	Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1850.
	Havre de Tracadie	9 15	2 6	4 0	.....	do do 1847.
Cap-Breton	do Louisbourg	8 0	4 0	5 0	Variation des petites mers, 2¼ pds	do com. Orlebar, 1857-58.
	do Sydney	9 0	4 0	5 0	.....	do capt. Bayfield, 1849.
Colchester	Baie Tatamagouche	10 0	5 0	8 0	.....	do do 1841.
Cumberland	Baie de l'Avocat	11 42	33 0	39 0	.....	do capt. Shortland, 1860.
	Amherst	11 55	38 0	45 3	Grandissime marées, 46 pieds au-dessus des petites mers ordinaire	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Parrsboro'	11 50	.....	.....	Côté nord du Bassin des Mines	do do 1871.
	Pugwash	10 30	4 0	7 0	.....	Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1840.
	Ile au Sable, côté nord	7 30	.....	4 0	.....	do do 1851.
	do côté sud	6 30	.....	4 0	.....	do do 1851.
	Havre de Wallace	10 30	5 0	8 0	.....	do do 1840.
Digby	Digby	11 0	23 0	27 6	A l'extrémité inférieure au S.E. du bassin d'Annapolis	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Havre de Meteghan	10 43	.....	.....	Côté est de la baie Sainte-Marie à l'embouchure de la baie	do do 1871.
	Petit Passage	10 41	18 0	22 0	Variat. des petites mers, 13¼ pieds.	Cartes d'amirauté cap. Shortland, 1862.
	Rivière Sissiboo à Weymouth	10 43	17 0	20 9	Côté N.E. de la baie Sainte-Marie, à mi-chemin en mont. la baie.	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.

TEMPS de la mer haute à l'époque de la pleine et de la nouvelle lune, etc.—*Suite.*

NOUVELLE-ECOSSE—*Suite.*

Comté.	Place ou havre.	Mer haute, pleine et nouvelle lune.	Hauteur des marées. Petites mers.	Hauteur des marées. Grandes mers.	Observations.	Autorité.
		h. m.	pds. pces	pds. pces		
Guysboro'	Havre de Canso	7 48	4 6	6 6	.....	Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1850-55.
	Baie de Chédabouctou	8 50	.....	.....	A l'extrémité inférieure ou S.E. du détroit de Canso.	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Havre de Guysboro'	8 20	4 6	6 6	A l'extrémité O. ou supérieure de la baie Chédabouctou.	do do 1871.
	Havre de Larry, Tor Bay	8 0	4 0	6 0	Sur la côte S. de l'Atlantique, Nouvelle-Ecosse.	do do 1871.
	Havre de Liscomb	8 0	4 6	6 6	Variation des petites mers, 2 pieds	Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1854.
	Ragged Head	8 50	5 0	8 0	Côté N.O., baie de Chédabouctou	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Whitehaven	8 0	5 6	6 6	Variat. des petites mers, 4½ pieds.	Cartes de l'amirauté, cap Bayfield, 1855.
Halifax	Baie de l'Aveugle	7 46	6 0	7 6	.....	do cap. Shortland, 1864.
	Halifax	7 49	5 0	6 0	.....	do com. Orlebar, 1853.
	Havre au Navire	7 54	4 6	6 6	Variation des petites mers, 2 pieds	do cap Bayfield, 1854,
Hants	Rivière Avon, embouchure de	12 30	40 0	48 0	.....	do cap. Shortland, 1860.
	Bassin des Mines, baie de Noël	12 41	43 6	50 6	.....	do do 1860.
	Hantsfort	12 30	40 0	48 0	Côté S. O. de la rivière Avon	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Maitland	12 41	43 6	50 6	Côté S. de la baie Cobequid	do do 1871.
Inverness	Chéticamp	8 15	2 0	3 6	Côté N.O., Cap-Breton	Dép. des trav. pub, G. F. Baillairgé, 1871.
	Chimney Corner	.....	.....	.....	do do	do do 1871.
	Grande Anse	.....	.....	.....	do do	do do 1871.
	Mabou	9 0	2 0	4 0	do do	do do 1871.
	Rivière Margaree	8 40	2 0	3 6	do do	do do 1871.
	Port-Hood	9 0	2 0	4 6	do do	do do 1871.
	Ile de Smith	.....	.....	.....	do do	do do 1871.
Kings	Havre de Baxter	.....	.....	.....	Côté S. E., chenal des Mines, baie de Fundy.	do do 1871.
	Anse de Bennett	.....	.....	.....	do do ...	do do 1871.
	Black Hole	.....	.....	.....	do do ...	do do 1871.
	Canada-Creek	.....	.....	.....	do do ...	do do 1871.
	Chipman's Brook	.....	.....	.....	do do ...	do do 1871.
	French Cross ou Morden Cross	.....	.....	.....	do do ...	do do 1871.
	Harbourville	.....	.....	.....	do do ...	do do 1871.

	Havre de Hall				do do ...	do do 1871.
	Petite-Anse-aux-Moules				do do ...	do do 1871.
	Pointe-au-Chêne	11 40			Côté O. de l'ext. S. du bas. des Min.	do do 1871.
	Ross-Creek				Côté S.O. du chenal des Mines, baie de Fundy.	do do 1871.
	Baie de Scott				do do ...	do do 1871.
	Well's Cove				do do ...	do do 1871.
Lunenburg	Lunenburg	7 54	6 0	7 3		Cartes de l'amirauté, cap. Shortland, 1861-62.
Pictou	Havre de Pictou	10 0	4 0	6 0	Leur inégalité diurne amène parfois une différence de 2 heures dans 2 marées du même jour, et de 2 pieds dans leur hauteur.	do cap. Bayfield, 1842.
	Havre de Merigomish	10 6	2 0	5 0		do do 1846.
Queens	Little-Hope Island	7 30			Vis-à-vis la côte S.O. de l'Atlantique, Nouvelle-Ecosse.	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Havre de Liverpool	7 52	5 3	7 4	Sur la côte S.O de l'Atlantique, Nouvelle-Ecosse.	do do 1871.
	Port-Medway	7 50		8 0		Cartes de l'amirauté, cap. Shortland, 1861-62.
	Port-Mouton	7 54	5 3	7 6		do do 1861-62.
Richmond	Havre d'Arichat	8 10	4 0	5 0		do cap. Bayfield, 1848.
	Grande-Rivière				A l'extrémité S E. du Cap-Breton, sur l'Atlantique.	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Baie de Saint-Pierre	7 30	4 0	6 0	A la sort. du lac du Bras-d'Or, C B	do do 1871.
Shelburne	Cap-Sable	8 27	6 6	8 6	Variation des petites mers, 4½ pds	Cartes de l'amirauté, cap. Shortland, 1855.
	Ile au Loup-Marin	9 49	10 3	12 3		do do 1862.
	Shelburne	8 04	5 6	7 0		do do 1855.
Victoria	Baie d'Achepé	7 30	4 0	6 0	Extrémité N.E. du Cap-Breton, sur l'Atlantique.	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Cap-Nord	8 0	3 0	4 0	A l'extrémité nord du Cap-Breton, au point où le golfe Saint-Laurent se jette dans l'Atlantique.	do do 1871.
	Iganiche-Sud	8 11	2 9	3 11	Extrémité N.E. du Cap-Breton, sur l'Atlantique.	do do 1871.
	Havre de Sainte-Anne	8 34	4 6	6 0		Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1849.
Yarmouth	Anse-Verte ou Maitland	10 9			A l'extrémité S de la Nouvelle-Ecosse, sur l'Atlantique.	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Pubnico	9 25	10 0	12 0	Variation des petites mers, 8 pieds	Cartes de l'amirauté, cap. Shortland, 1850-53.
	Yarmouth	10 9	13 0	16 0	do 10 pieds	do do 1862.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Charlotte	Havre-du-Castor	11 19	20 0	23 6	Côté nord de la baie de Fundy	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
	Ile Campo-Bello	11 21	20 0	23 6	Variation des pet. mers, 16½ pieds	Cartes de l'amirauté, cap. Owen, 1847.
	Grand-Manan, Grand-Havre	11 07	17 6	21 0	do 14 pieds	do com. Shortland, 1855.
	do ans. au L.-Marin	10 54	15 0	20 0	do 10 pieds	do do 1855.

TEMPS de la mer haute à l'époque de la pleine et de la nouvelle lune, etc.—*Suite.*

NOUVEAU-BRUNSWICK.—*Suite.*

Comté.	Port ou havre.	Mer haute, pleine et nouvelle lune.	Hauteur des marées. Petites mers.	Hauteur des marées. Grandes mers	Observations.	Autorité.
		h. m.	pds. pcs.	pds. pcs.		
Charlotte	Lepreaux	11 18	21 0	24 6		Cartes de l'amirauté, cap. Owen, 1848.
	Saint-André	10 50	21 0	25 0		do lieut. Kortright, 1814.
Gloucester	Bathurst	3 15	4 0	7 0		do cap. Bayfield, 1839.
	Havre de Caraquette	2 40	3 0	6 0		do do 1839.
	Havre de Miscou	3 20	3 0	5 0		do do 1839.
	Havre de Shippagan	3 42	3 0	5 6		do do 1839.
Kent	Rivière Bouctouche	7 00	2 0	4 0		do do 1839.
	Havre de Cocagne	7 30	2 0	4 0		do do 1843.
	Baie de Miramichi	5 & 5 30	4 0	5 0	Variation des petites mers, 3 pieds	do do 1837.
	Rivière Richibouctou	1 fois en 24 hrs., 3 30 a.m	2 6	4 0		do do 1839.
Northumberland	Baie de Miramichi, rivière Beaubère.	6 30	4 0	6 0		do do 1837.
	Baie de Miramichi, rivière Sheldrake.	6 00	3 0	5 0		do do 1837.
	Richibouctou		2 6	4 0	Côté O. du dét. de Northumberland	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
Ristigouche	Campbellton	4 00	7 0	10 0		Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1839.
Saint-Jean	Havre de Saint-Jean	11 21	23 0	27 0	Variation des petites mers, 19 pds.	do lieut. Harding, 1844.
	Quaco	11 35	25 0	30 0	Côté N.O. de la baie de Fundy	Dép. des trav. pub., G. F. Baillairgé, 1871.
Westmoreland	Baie-Verte	10 30	5 0	9 0	Grandissime marée, 10½ pieds	do do 1871.
	Baie de Fundy, bassin de Cumberland, Grindstone	11 47	34 6	41 0		Cartes de l'amirauté, cap. Shortland, 1861.
	do Fort-Cumberland	11 55	38 0	45 3	Grandissime m., 46 pds. au-des. de l'eau basse ordin. des grandes m.*	Dép. des trav. pub. G. F. Baillairgé, 1871.
	do Pointe de la Folie	11 49	38 0	45 0		Cartes de l'amirauté, cap. Shortland, 1861.
	do Sackville	11 55	38 0	45 3		do do 1861.

*Fort-Cumberland—
Grandissime marée
do do

Observé par Saxby, 5 oct. 1869—
50·00 pds.
52·80 "

Observé par G. F. Baillairgé, 25 oct. 1870—
46·00 pds. au-des. de l'eau basse ordin. des grandes m.
48·80 " " la pl. basse ord. d. gr. mers.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

King	Baie Cardigan	8 40	3 2	5 0		Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1844.
	Pointe de l'Est	8 30	2 0	3 6		do do 1847.
	Rivière du Grand Bonton	8 45	2 9	5 0		do do 1843.
	Port Murray	9 06	3 3	6 2		do do 1843.
	Baie Saint-Pierre	8 00	2 6	4 0		do do 1847.
Prince	Port Bedèque	10 15	5 0	7 0		do do 1841.
	Cascumpèque	5 40	2 0	3 0		do do 1841.
	Baie Richmond	6 00	2 0	3 0		do do 1841.
Queen	Charlottetown	10 45	7 0	9 6		do do 1843-44.
	Crapaud	10 00	6 0	8 0		do do 1842.
	Baie Hillsborough	10 45	7 1	9 5		do do 1842.
	Port de Tracadie	7 00	2 0	3 6		do do 1847.

QUÉBEC.

Bonaventure	Carleton	3 00	4 0	6 0		Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1839.
	Pointe au Macquereau	2 00	3 0	5 0		do do 1839.
Champlain	Champlain	9 45	2 0	3 0	La marée monte sur la plage, mais le courant descend touj.	do do 1831-37.
Charlevoix	Ile aux Coudres (b.desPrairie)	4 25	10 0 7 9	17 0 17 0	Reflux, 6 h. 20 m.; flux, 6 h. Le jusant continue 1 h. 15 m après mer basse. Le flot continue 45 m. après mer haute.	do do 1827-34; Départm des trav. publ., C. F. Roy, 1880.
Chicoutimi	Malbaie			16 0		do J. Stewart, 1847.
	Chicoutimi	4 02	8 0	12 0		Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1827-34.
	Tadoussac	2 45	10 0	17 0	Reflux, 6 h. 15 m. sur la rive; flux, 6 h. 8. m. Les deux courants continuent ¾ h. après mer haute et mer basse.	do do 1827-34.
Gaspé	Cap Chatte	2 00	6 0	12 0		
	Gaspé	2 40	3 0	5 0		Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1832.
	Iles de la Madeleine	8 20	2 0	3 0		do lieut. Collins, 1833.
	Malbaie	1 50	3 0	5 0		do cap. Bayfield, 1832.
	Baie de Percé	1 50	3 5	5 5		Départ. des trav. publ., C. F. Roy, 1881.
Kamouraska	Kamouraska	3 00	10 0	17 0		Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1827-34.
	Rivière Ouelle (Pointe-aux-Orignaux).		10 0	17 0		
L'Islet	Saint-Roch	4 50	10 0 7 8	17 0 17 0	Reflux, 6 h. 45 m.; flux 5 h. 30 m.	Départ. des trav. publ., C. F. Roy, 1881.
Montmagny	Ile aux Grues	5 24	13 0	17 0		Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1827-34.
	Berthier			17 0		Départ des trav. publ, P. Rubidge, 1846.
Montmorency	Saint-François (île Orléans).	5 40	13 0	17 0		Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1827-34.

TEMPS de la mer haute à l'époque de la pleine et de la nouvelle lune, etc.—*Suite.*

QUÉBEC—*Suite.*

Comté.	Port ou havre.	Mer haute, pleine et nouvelle lune.	Hauteur des marées. Petites mers.	Hauteur des marées. Grandes mers.	Observations.	Autorité.
		h. m.	pds. pcs.	pds. pcs.		
Portneuf..	Cap à la Roche, Grondines...	9 30	4 0 5 3	6 0 8 7	Le courant descend toujours; le flot monte sur la batture jusqu'à Batiscan.	Cartes de l'amir., cap. Bayfield, 1831-37. Départ. des trav. pub., R. Steckel, 1882.
	Ile de Fréchette.....	8 0	9 0 9 8	14 0 14 6	....	do do 1882.
	Portneuf (Platon).....	8 30	9 0 9 6	14 0 14 10	La marée baissante commence immédiat. après mer haute sur la rive et dure 9 h. Le flot monte dans le cour. pend. env. 2 h. lors des grandes mers, mais se fait peu sent. lors des pet. m.	do do 1882.
Québec.....	Cap-Rouge.	7 15	11 0	16 0	La marée monte pendant 4½ h — 50 m. après mer basse sur la rive; elle descend pendant 7 h. 30 m , environ 10 m. après mer haute sur la rive.	Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1831-37.
	Port de Québec.....	6 38	13 0 11 0	18 0 18 0	Reflux, 7 h. 40 m. ; flux, 4 h. 45 m. sur la rive. Les deux marées se font sentir sur la rive 1 h. après mer haute et m. b.	Cartes de l'amir., com. Orlebar, 1859. Départ. des trav pub., R. Steckel, 1882.
Rimouski.....	Havre de l'Ile du Bic.....	2 15	8 6	14 0	Reflux, 6 h. 34 m. ; flux, 5 h. 30 m.	Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1827-34.
	Petit Métis, aux Boules.....	.....	8 0	14 4	....	Départ. des trav. publ., C. Taché, 1882.
	Matane.	2 15	7 0	11 0	.....	Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1827-34. Départ. des trav. publ., C. F. Roy, 1880, et C. Taché, 1882.
	Métis	2 10	8 0	13 0	.....	Cartes de l'amirauté, cap. Bayfield, 1827-34.
	Rimouski.	.....	.....	14 0	.....	Dép. des trav. pub., G. F Baillairgé, 1882.
Saguenay.....	Ile d'Anticosti, Baie de l'Ours	1 10	3 0	5 0	.....	Cartes de l'amirauté, cap Bayfield, 1830.
	do Cap de l'Est.	1 0	3 0	5 0	.....	do do 1830.
	do Pointe Ouest.	2 0	4 0	6 0	.....	do do 1830.
	Ile d'Antrobus	10 30	3 0	5 0	.....	do do 1834.
	Baie des Sept-Iles.....	1 40	5 0	9 0	.....	do do 1831.
	Rivière Betsiamits	2 0	7 0	12 0	.....	do do 1831.

	Havre de Bonne Espérance...	9 15	2 6	5 0	.....	do	do	1834.
	Baie du Bras d'Or.	8 45	2 0	4 0	Le courant de la marée montante se jette dans cette baie, et le reflux en sort, mais ils sont beaucoup influencés par les vents....	do	do	1834.
	Iles Cawee.	1 50	5 0	9 0	.....	do	do	1834.
	Pointe de l'Eau-Claire	11 30	3 0	5 0	.....	do	do	1834.
	Baie Coacoacho.....	10 30	3 0	5 0	.....	do	do	1834.
	Ile aux Œufs.....	2 0	6 0	11 0	.....	do	do	1834.
	Baie Kegashka..	10 45	3 0	5 0	.....	do	do	1834.
	Petit Nataskouan..	11 0	3 0	5 0	.....	do	do	1834.
	Rivière Manicouagan.....	2 15	7 0	12 0	.....	do	do	1834.
	Havre de Mingan.....	1 10	4 0	6 0	.....	do	do	1834.
	Portneuf.	2 10	8 6	14 0	Reflux 6 h. 18 m. ; flux 6 h. 7 m...	do	do	1827-34.
	Rivière Godbout.....	1 52	6 0	11 0	Reflux 6 h. 19 m. ; flux 6 h. 5 m...	do	do	1827-34.
	Havre Saint-Nicolas.	1 55	7 0	12 0	Reflux 6 h. 26 m. ; flux 5 h. 28 m..	do	do	1827-34.
	Ile Saint-Paul.	8 0	3 0	5 0	.....	do	do	1836.
Saint-Maurice.....	Pointe-du-Lac	.....	.....	.....	.....	Marée finie.		
	Trois-Rivières.....	10 30	1 0	1 0	Les vents d'est font monter la marée d'un à deux pieds plus haut.	Cartes de l'amirauté, Capt. Bayfield,		1831-37.
Témiscouata.....	Pot à l'Eau-de-Vie.....	3 6	10 0	17 0	Reflux 6 h. 34 m. ; flux, 5 h. 50 m. sur la rive. Le reflux continue 1 h. après mer basse ; le flux continue ¾ h. après mer haute.	do	do	1827-34.
	Ile Verte.....	2 45	9 6	16 0	Reflux 6 h. 24 m. ; flux 6 h. sur la rive.	do	do	1827-34.
	Rivière-du-Loup.....	3 7	7 0	16 6	.....	Dépt. trav. publics, J. Stewart,		1847.

ANNEXE No 19.

TABLEAU COMPARATIF

INDIQUANT LE

NOMBRE DES BATIMENTS

AVEC LEUR

TONNAGE COLLECTIF

ET LE

CHIFFRE DE LEURS ÉQUIPAGES

QUI SONT

ARRIVÉS DE LA MER

AUX

PORTS D'HALIFAX, N.-E., DE SAINT-JEAN, N.-B., DE CHARLOTTETOWN I.P.-E., DE QUÉBEC ET DE MONTRÉAL, PROVINCE DE QUÉBEC, ET DE VICTORIA, C.-B., DEPUIS 1868 JUSQU'A 1882.

N° 36,018.

ANNEXE No 19.

Tableau indiquant le nombre de bâtiments—avec leur tonnage collectif et le chiffre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, chaque année, depuis la confédération, aux ports d'Halifax, N.-E.; de Saint-Jean, N.-B.; de Charlottetown, I.P.-E.; de Québec et de Montréal, P.Q., et de Victoria, C.-B.

Port.	Année	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage.	Observations.
Halifax, N.-E.....	1868	1,089	274,089	16,562	La Nouvelle-Ecosse est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,292	288,682	16,022	
	1870	1,251	311,357	16,319	
	1871	1,266	302,338	15,581	
	1872	1,387	363,847	20,211	
	1873	1,384	372,985	19,803	
	1874	1,074	316,955	15,800	
	1875	1,215	354,274	18,188	
	1876	1,067	374,705	16,621	
	1877	1,076	494,638	20,358	
	1878	917	473,423	18,862	
	1879	959	391,448	18,725	
	1880	1,070	529,663	21,143	
	1881	1,157	601,398	23,630	
	1882	1,168	575,529	23,806	
		17,372	6,025,341	281,631	
Saint-Jean, N.-B.....	1868	993	374,429	10,046	Le Nouveau-Brunswick est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	1,423	502,083	13,320	
	1870	1,613	471,297	13,382	
	1871	1,575	442,837	12,371	
	1872	1,562	420,860	12,056	
	1873	1,470	406,442	11,537	
	1874	1,320	480,473	12,563	
	1875	1,131	377,614	10,593	
	1876	994	376,939	8,090	
	1877	1,115	421,060	10,051	
	1878	1,206	396,330	9,867	
	1879	1,055	376,919	9,711	
	1880	1,424	462,880	12,337	
	1881	1,444	444,546	12,548	
	1882	1,536	493,783	14,059	
		19,961	6,458,762	173,981	
Charlottetown, I.P.E	1874	173	51,478	2,116	L'Ile du Prince-Edouard est entrée dans la Confédération le 1er juillet 1873.
	1875	196	57,609	2,176	
	1876	184	68,521	2,305	
	1877	350	79,893	3,391	
	1878	288	65,716	2,932	
	1879	429	79,330	3,832	
	1880	255	64,281	2,598	
	1881	288	64,322	2,635	
	1882	196	50,038	2,018	
		2,358	581,198	24,003	

TABLEAU indiquant le nombre des bâtiments—avec leur tonnage collectif et le chiffre de leurs équipages—qui sont arrivés de la mer, jusqu'au 30 juin, etc.

Port.	Année	Nombre de bâtiments.	Nombre de tonneaux.	Nombre d'hommes d'équipage.	Observations.
Québec, Qué.....	1868	910	628,866	18,520	Québec est entré dans la Confédération le 1er juillet 1867.
	1869	952	640,087	19,205	
	1870	1,091	756,078	21,931	
	1871	844	623,474	18,741	
	1872	1,002	783,316	21,730	
	1873	917	734,937	20,827	
	1874	971	789,433	22,658	
	1875	854	639,235	19,818	
	1876	949	744,252	20,107	
	1877	983	855,101	21,489	
	1878	910	802,930	19,499	
	1879	642	602,490	15,610	
	1880	657	665,638	17,221	
	1881	783	802,186	19,888	
	1882	642	676,327	17,675	
		13,107	10,754,350	294,869	
Montréal, Qué.....	1868	253	160,553	7,339	
	1869	261	168,824	7,921	
	1870	340	228,121	9,366	
	1871	346	247,313	10,300	
	1872	435	311,567	11,724	
	1873	422	307,453	11,867	
	1874	384	306,782	11,623	
	1875	354	297,363	10,972	
	1876	337	285,609	9,881	
	1877	303	279,197	1,208	
	1878	325	309,261	9,679	
	1879	300	349,712	10,763	
	1880	374	427,057	13,269	
	1881	400	484,028	13,754	
	1882	347	373,412	11,934	
		5,181	4,536,252	151,600	
Victoria, C.-B.....	1872	292	131,696	4,487	La Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération le 20 juillet 1871.
	1873	408	160,414	5,829	
	1874	401	156,197	5,744	
	1875	453	193,481	7,090	
	1876	524	302,199	11,706	
	1877	523	312,155	11,569	
	1878	488	358,924	11,443	
	1879	514	377,705	10,891	
	1880	471	356,649	10,132	
	1881	467	338,996	9,297	
	1882	488	398,034	11,792	
		5,029	3,086,450	99,980	

ANNEXE No 20.

ÉTAT

INDIQUANT LE

NOMBRE ET LE TONNAGE DES BATIMENTS CONSTRUITS

AUX PRINCIPAUX

CHANTIERS DE CONSTRUCTION DES NAVIRES AU CANADA

Depuis 1868 jusqu'à 1883 inclusivement.

(N° 36019.)

ANNEXE No. 20

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits aux principaux chantiers de navires au Canada, depuis 1868 jusqu'à 1882 inclusivement.

(Compilé d'après les Tableaux du commerce et de la navigation.)

Année	Nouvelle-Ecosse.																Nouveau-Brunswick.											
	Halifax.				Pictou.				Windsor.				Yarmouth.				Saint-Jean.				Chatham.				Dorchester.			
	Vap.		Voilier.		Vap.		Voilier.		Vap.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1868	...	.....	.....	.....	...	.....	6	1,734	...	.....	3	2,510	.....	.....	4	1,638	.....	.....	42	12,407	.....	.....	15	4,690	.....	.....	2	1,122
1869	...	.....	4	723	...	.....	3	861	1	66	15	5 047	.....	.....	2	712	3	222	65	22,880	1	25	6	4,536	.....	.....	2	1,371
1870	1	4	16	805	...	.....	6	2,224	...	.....	17	6,566	1	35	20	9,248	2	879	64	26,620	.....	.....	12	4,341	.....	.....	3	1,701
1871	1	11	32	11,344	...	.....	12	4,207	...	.... .	16	6,641	.....	.... .	21	11,672	4	157	80	27,311	2	72	4	338	.....	.....	3	1,881
1872	...	.....	55	13,157	...	.....	3	1,706	...	.....	15	5,899	.....	.....	18	11,998	5	421	69	29,493	.....	....	4	176	.....	.....	7	4,036
1873	...	.....	41	15.196	...	.....	11	4,832	...	... ..	15	7,408	.... .	.....	17	13,903	6	687	58	32,494	.....	.....	22	1,865	.....	.....	5	2,655
1874	1	9	45	18,366	...	.....	10	4,780	...	.....	23	11,447	.....	.....	27	21,066	2	37	64	35,862	.....	.....	3	301	.....	.....	6	3,862
1875	...	.....	28	9,163	1	11	10	5,362	...	.....	24	15,777	.....	.....	24	19 864	4	188	61	38,820	1	29	2	35	.....	.....	7	5,180
1876	1	21	35	6,607	1	25	14	6,793	...	.....	22	12,146	.....	.....	27	18,605	1	100	38	24,296	....	.....	13	3,175	.....	.....	6	4,568
1877	2	8	28	3,449	3	18	10	4,612	...	.....	18	13,654	.....	.....	35	10,750	1	201	41	22,731	.....	.....	11	3,158	.....	.....	4	3,759
1878	2	10	39	5,936	...	.....	6	2,209	...	.....	12	9,421	1	6	15	8,497	1	68	26	20,463	.....	.....	11	3,265	.....	.....	4	1,906
1879	...	.....	16	3,144	...	.....	3	1,564	...	.....	13	12,857	.....	.....	24	19,001	3	243	34	20,706	3	23	14	3,280	.....	.....	3	2,692
1880	2	22	16	2,164	1	2	5	910	...	.....	12	9,916	1	6	12	7,482	2	256	30	12,470	1	9	5	88	.....	.....	1	1,156
1881	3	63	18	1,421	...	.....	8	3.427	1	26	12	9.906	.....	.....	11	10,856	2	298	45	14,861	2	104	4	2,509	.....	. ....	1	1,240
1882	3	44	15	3,862	..	.....	4	2,938	1	148	16	9,520	1	12	10	4,562	1	32	37	11,835	1	11	1	29	.....	.....	3	1,791
	16	192	388	95,337	6	56	111	48,209	3	240	233	138,715	4	59	267	169,854	37	3,789	754	353,249	11	273	127	31,786	.....	.....	57	38,920

ETAT indiquant le nombre et le tonnage des bâtiments construits dans les principaux chantiers de navires au Canada, depuis 1868 jusqu'à 1882—*Fin.*

Année.	Ile du Prince-Edouard.				Québec.								Ontario.											
	Charlottetown.				Québec.				Montréal.				Sainte-Catherine.				Toronto.				Kingston.			
	Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.		Vapeur.		Voilier.	
	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.	Nombre.	Tonnage.
1868	.....	.....	.....	.....	2	344	56	23,649	2	327	8	701	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1869	.....	.....	.....	.....	3	262	61	28,767	5	443	18	2,028	.....	.....	.....	.....	1	53	1	50	3	535	14	1,604
1870	.....	.....	.....	.....	2	164	39	17,932	3	77	11	1,210	1	11	5	1,093	2	33	1	32	3	210	3	536
1871	.....	.....	.....	.....	6	352	51	17,965	7	374	13	1,643	4	612	3	1,082	2	109	2	1,016	3	270	11	1,501
1872	.....	.....	.....	.....	5	873	50	11,109	1	43	9	1,539	5	1,787	4	1,426	1	418	7	1,052	3	625	1	37
1873	.....	.....	.....	.....	4	88	54	18,584	3	332	5	1,197	9	1,873	8	3,006	.....	.....	.....	.....	3	624	5	537
1874	.....	.....	65	14,959	5	210	47	20,855	4	333	.....	.....	3	818	8	2,944	.....	.....	.....	.....	9	746	11	1,802
1675	1	149	90	25,892	8	1,426	57	19,280	4	844	6	1,453	....	.....	.....	.....	....	.....	.....	.....	9	621	4	751
1876	2	212	88	20,982	7	734	75	21,104	8	1,392	44	4,363	4	356	5	1,069	.....	.....	4	375	1	58	8	1,305
1877	.....	.....	67	15,373	7	395	41	19,326	10	660	39	3,268	4	327	1	87	2	474	4	201	3	102	3	1,240
1878	.....	.....	57	16,486	4	124	28	12,849	5	493	5	569	.....	.....	1	361	3	127	5	113	3	26	3	769
1879	2	49	26	7,395	8	568	21	7,560	4	348	3	332	.....	.....	2	386	.....	.....	.....	.....	1	39	4	305
1880	.....	.....	19	5,591	7	506	16	4,508	3	34	10	1,193	1	18	.....	.....	8	109	2	106	2	35	3	152
1881	.....	.....	18	2,863	6	271	22	5,489	3	124	12	2,023	1	12	1	267	6	91	2	33	1	160	3	1,001
1882	.....	.....	14	3,776	4	417	18	3,206	3	326	18	2,992	2	245	.....	.....	3	255	5	483	1	10	5	1,105
	5	410	444	113,317	78	6,734	626	232,183	65	6,150	201	24,511	34	6,059	38	11,721	28	1,669	33	3,461	45	4,061	78	12,645

N.B.—Pour le nombre et le tonnage des bâtiments de mer construits à Québec depuis 1787 jusqu'à 1867, *voir* annexe n° 52 du rapport du commissaire des Travaux publics, publié en 1867.—G. F. B.

ANNEXE No 21.

NOMBRE DE BATIMENTS DE MER ET DE CABOTIERS NAUFRAGÉS

SUR LA

COTE DE LA MER

DANS LE

GOLFE et le FLEUVE SAINT-LAURENT, ainsi que sur les LACS,

DANS LA

PUISSANCE DU CANADA,

De 1868 à 1881 (inclusivement).

COMPILÉ D'APRES LES RAPPORTS DU DÉPARTEMENT DE LA MARINE ET DES PECHERIES.

ANNEXE No 21.

(N° 36020). 1ÈRE PARTIE.—BATIMENTS DE MER ET CABOTIERS.

(*a*) TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1881.

(*Compilé d'après les rapports annuels du ministre de la Marine et des Pêcheries.*)

Année.	Endroit où le naufrage ou l'accident est arrivé, et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.									Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés, et nombre de chaque sorte.						Nature de l'accident et nombre de bâtiments.					
	Terreneuve.	Ile d'Anticosti.	Iles de la Madeleine.	Côte de l'île du Prince-Edouard.	Côte du Nouveau-Brunswick.	Côte de la Nouvelle-Ecosse.	Golfe Saint-Laurent.	Fleuve St-Laurent. De Québec au golfe.	Fleuve St-Laurent. De Québec à Montréal	Steamers.	Navires.	Barques.	Bricks.	Brigantins.	Goëlettes.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordage.	Abandonnés.	Autres causes.
Du 1er juin 1868 au 31 déc. 1869	4	4	.....	.....	9	(*b*) 25	7	36	1	3	9	33	13	7	21	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Du 1er janv. au 31 déc. 1870	4	5	2	1	9	51	4	30	8	8	15	23	8	13	47	83	6	.....	15	1	9
1871	6	1	1	1	11	55	11	37	2	5	20	25	7	22	46	95	5	6	13	1	5
1872	2	8	4	1	19	40	16	31	1	6	13	43	4	10	46	90	11	1	8	2	10
1873	5	3	37	8	28	116	11	26	3	18	15	39	12	21	132	192	10	3	11	1	20
1874	5	7	6	3	23	71	6	62	2	30	21	40	4	18	72	114	5	4	28	1	33
1875	8	6	8	7	33	87	14	30	3	19	15	35	4	27	96	146	5	5	26	1	13
1876	11	4	9	21	33	109	16	38	10	24	14	49	6	33	125	152	9	3	47	3	37
1877	8	8	7	9	29	104	4	58	12	28	13	49	2	25	122	145	8	8	57	.....	21
1878	8	7	4	7	33	76	14	31	10	20	8	43	3	18	98	123	5	5	30	.....	17
1879	11	2	5	17	25	118	10	32	13	23	13	28	3	23	143	169	4	5	34	1	20
1880	7	11	3	11	16	88	24	29	17	27	13	49	8	16	93	113	7	5	39	5	37
1881	4	1	5	8	22	58	12	13	5	23	3	30	.....	11	61	76	4	6	54	.....	18
(*c*)	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Grands totaux	83	67	91	94	290	998	149	453	87	234	172	486	74	244	1102	1508	79	51	332	16	240

NOTES (*a*)—Pour tableau des naufrages avant 1867, *voir* annexe n° 53 du rapport des travaux publics pour 1867, pages 432 à 434, préparée par G. F. Baillairgé, S.M.T.P.
(*b*)—Les bâtiments indiqués comme ayant fait naufrage sur la côte de la Nouvelle-Ecosse sont principalement des goëlettes de pêche et de cabotage.
(*c*)—Le relevé des naufrages, etc., pour 1882, n'a pas encore été publié.

1ère PARTIE—BATIMENTS DE MER ET CABOTIERS—*Suite.*

TABLEAU indiquant les naufrages et accidents arrivés dans les eaux du Canada aux bâtiments de mer étrangers et canadiens, depuis 1868 jusqu'à 1881.

Année.	Perte approximative. Totale. No. de bâtiments.	Perte approximative. Totale. Montant.	Perte approximative. Partielle. No. de bâtiments.	Perte approximative. Partielle. Montant.	Nombre total des naufrages et des accidents.	Observations.
		$		$		
1er juin 1868 jus. 31 déc. 1869....	.....	.....	.....	.....	86	Nature des accidents non constatée ; montant des pertes non consigné.
1er janv. jus. 31 déc. 1870.....	53	266,946	61	49,720	114	
1871.....	58	575,544	67	84,614	125	
1872.....	58	847,000	64	314,595	122	
1873.....	94	2,002,210	143	278,692	237	Le 1er avril, le b. à vap. "Atlantic" s'est échoué à Marr's Head, N.-E. ; 545 p. de vie ; perte, $550,000. Le 5 juillet, le bateau à vapeur "City of Washington" s'est échoué à Gull Rock Bar, N.-E. ; pas de perte de vie ; perte, $450,000. Le 6 sep, le b. à v. "Medway" s'est échoué sur la côte de Terreneuve ; 7 p. de vie ; perte, $200,000 Le 24 août, le b. à vap. "Saltwell" a sombré au large de Scatterie, N.-E. ; 6 p. de vie ; perte, $150,000
1874.....	65	669,375	120	270,648	185	En novembre, le bateau à vapeur "Pictou." On n'en a jamais eu de nouvelles ; tout le monde à bord a péri ; perte, $45,000.
1875.....	75	1,040,794	121	307,154	196	
1876	87	497,490	164	197,562	251	
1877.....	61	527,950	178	232,073	239	
1878.....	72	850,250	118	97,918	190	Une partie de la perte partielle n'a pu être constatée.
1879.....	73	675,600	160	169,803	233	Le 22 juillet, le bateau à vapeur "Lake Megantic" s'est échoué sur l'Ile d'Anticosti ; pas de perte de vie ; $200,000.
1880.....	71	1,192,100	135	151,288	206	
1881.....	46	608,810	82	364,155	128	Le 8 octobre, le bateau à vapeur "Corean" s'est échoué sur la pointe Saint-Michel, fleuve Saint-Laurent ; pas de perte de vie ; perte partielle, $200,000.
(c)	.....	.....	.....	.....	.....	
Grands totaux...	813	9,954,069	1413	2,518,222	2312	

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, 20 avril 1883.

2e PARTIE.—BATIMENTS NAVIGUANT

TABLEAU des naufrages et accidents arrivés à des bâtiments

Année.	Endroit où le naufrage ou l'accident est arrivé, et nombre de bâtiments naufragés ou endommagés à chaque endroit.						Désignation des bâtiments naufragés ou endommagés, et nombre de chaque sorte.				Nature de l'accident et nombre de bâtiments.				
	Lacs.				Canal Welland.	Du lac Ontario à Montréal.	Steamers.	Propulseurs.	Goëlettes, etc.	Barges.	Echoués.	Coulés ou sombrés.	Brûlés.	Abordage.	Autres causes.
	Ontario.	Erié.	Huron.	Supérieur.											
Du 1er juil. 1868 au 31 déc. 1869	2	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1er jan. au 31 déc. 1870	26	21	11	.....	.....	5	5	7	48	3	.....	.....	.....	.....	.....
1871	16	6	16	.....	.....	3	6	5	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1872	24	12	8	2	3	6	10	7	32	6	39	6	2	4	4
1873	9	2	3	2	.....	2	8	.....	8	2	9	2	4	.....	3
1874	10	9	4	.....	1	3	7	.....	19	1	15	5	4	.....	3
1875	9	5	5	1	.....	1	12	.....	9	.....	12	1	4	4	.....
1876	2	4	2	.....	.....	1	3	1	5	.....	6	1	1	1	.....
1877	4	12	3	1	.....	2	4	1	14	3	17	2	1	1	1
1878	8	7	10	.....	.....	1	16	.....	10	.....	11	5	7	1	2
1879	6	4	8	.....	1	4	10	.....	10	3	11	3	3	5	1
1880	22	9	9	1	.....	14	18	.....	27	10	28	9	6	4	8
1881	12	2	4	1	2	11	14	.....	14	4	10	8	5	4	5
Grands totaux	150	99	83	8	7	53	113	21	226	32	158	42	37	24	27

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS, 20 avril 1883.

SUR LES EAUX INTÉRIEURES.

naviguant sur les eaux intérieures du Canada, depuis 1868 jusqu'à 1881.

Perte approximative.				Nombre total de naufrages ou d'accidents.	Observations.
Totale.		Partielle.			
Nombre de bâtiments	Montant.	Nombre de bâtiments	Montant.		
	$		$		
.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	63	
.....	.....	.....	.....	41	
11	150,700	44	70,433	55	Le 28 septembre, le steamer "Rapid" a chaviré près de la Pointe Pelée, lac Erié ; 7 pertes de vie ; perte, $8,000. Le 24 nov., le propulseur "Mary Ward" a sombré à la hauteur du phare Nottawasaga, lac Huron ; 8 pertes de vie ; $43,000.
6	108,000	12	23,450	18	Le 5 nov., le steamer "Bavarian" a brûlé au large du phare de Whitby, lac Ontario ; 20 pertes de vie ; $50,000.
6	109,300	21	52,175	27	
10	96,000	11	27,550	21	
4	40,000	5	11,000	9	Le 17 mai, la goëlette "T. C. Street" a chaviré sur le lac Erié ; 6 pertes de vie ; $4,000. Le 26 oct, la goëlette "Maggie Hunter" sur le lac Ontario ; 7 pertes de vie ; $10,000.
9	92,000	13	12,400	22	Le 8 oct, la barge "American" s'est échouée sur le rivage de la Pointe Pelée, lac Erié ; 6 pertes de vie ; $7,000.
13	97,600	13	25,425	26	Le 16 juin, la goëlette "James Scott" a chaviré en aval du phare de Port-Burwell, lac Erié ; 5 pertes de vie ; $10,000.
5	20,900	18	27,445	23	
18	133,600	37	29,500	55	Le 16 avril, la goëlette "Northman" a sombré au large de Port-Credit, lac Ontario ; 8 pertes de vie ; $18,000. Le 7 nov., le steamer "Zealand" a sombré près de la Longue-Pointe, lac Ontario ; 17 pertes de vie ; $27,000. Le 24 nov., le steamer "Simcoe" a sombré au large des îles Manitoulines, lac Huron ; 12 pertes de vie ; $24,000.
11	110,800	21	38,775	32	Le 24 mai, le steamer "Victoria" a chaviré sur la rivière Thames, à 1½ mille de London ; 182 pertes de vie. Le 19 juillet, le steamer "City of Winnipeg" a brûlé à Duluth ; 4 pertes de vie ; $60,000, Le 14 nov., la goëlette "E. P. Dorr" a sombré au large de la Longue-Pointe ; 7 pertes de vie ; $9,000.
93	958,900	195	318,153	392	

A. GOBEIL.

ANNEXE No 22

RAPPORT

SUR LES

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT

POUR L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883.

PAR

F. N. GISBORNE, SURINTENDANT.

ANNEXE No 22.

RAPPORT SUR LES LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

OTTAWA, 7 septembre 1883.

(N° 40357.)

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur le service des télégraphes et signaux pour les douze mois qui se sont terminés le 30 juin 1883, ainsi que les états indiquant les recettes et dépenses des diverses lignes télégraphiques exploitées par ce département durant la même période, comparées à celles des douze mois précédents. Pour plus de commodité le rapport est divisé en plusieurs sections, afin que les lignes télégraphiques exploitées dans les diverses localités puissent être plus facilement examinées, chacune sous son titre propre.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Durant l'année, la ligne qui relie Yale à Lytton, 57 milles, a été complètement réparée, tous les poteaux qui n'étaient pas sains ont été remplacés par des poteaux neufs, les joints défectueux ont été coupés et les fils enlevés des falaises où ils avaient été posés pendant les travaux de construction du chemin de fer, et placés le long de la route charretière.

La ligne qui relie Soda-Creek à Alexandria a été réparée de la même manière.

La ligne entre le Pont de Spence et Lytton devra être renouvelée aussitôt que la construction du chemin de fer sur cette section permettra de faire des réparations permanentes; et quelques parties des lignes entre le Pont de Spence et Kamloops, et entre Victoria et Nanaïmo, devront probablement être renouvelées l'année prochaine, mais actuellement toute la ligne est en bon état de service.

Les opérations des lignes télégraphiques dans la Colombie-Britannique ont constamment augmenté depuis que le gouvernement s'en est chargé; le nombre des stations a été porté de dix-huit, en 1880, à vingt-huit qu'il est aujourd'hui. Il y a aussi eu des réductions importantes dans le tarif, et tout en portant une attention toute spéciale à l'amélioration des lignes et du régime en général, on n'a pas augmenté sensiblement les frais d'entretien.

Les recettes et dépenses de 1882-83, comparées à celles des quatre années précédentes, se décomposent comme suit:—

Année.	Crédit.	Dépense.	Construction.	Entretien ordinaire.	Revenu.	Excédant des dépenses sur les recettes.	Observations.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.	
1878-79	46,000 00	46,000 00	6,000 00	40,000 00	5,320 04	34,680 00	
1879-80	36,000 00	35,578 30	(*Voir* note)	35,578 30	8,078 14	27,500 16	
1880-81	29,300 00	38,357 00	10,000 00	28,357 00	10,544 00	17,813 00	Cet excédant de dépense sera couvert par le crédit de l'an prochain. Les comptes n'ont pas été classifiés, mais sur les $38,357.00 dépensées, on compte que $10,000 ont été employées à la construction en 1879-80 et 1880-81.
1881-82	39,000 00	30,147 20	3,940 97	26,206 23	18,414 14	7,792 09	
1882-83	33,000 00	30,505 69	1,500 00	29,005 69 (*Voir* note)	25,093 40	3,912 29	Sur les $29,005.69 inscrits pour l'entretien en 1882-83, $1,204.91 appartiennent à 1881-82. Donc les chiffres pour l'entret. devr. être, pour 1881-82, $27,411.14, et pour 1882-83, $27,800.78.

Le nombre des bureaux ouverts, le nom des employés, la date de leur nomination, et les appointements à payer après le 30 juin 1883, sont indiqués dans le tableau qui se trouve à la fin de ce rapport.

GOLFE SAINT-LAURENT.

Le 27 mai 1883, le câble des Iles de la Madeleine a été coupé par l'ancre d'une goëlette à 8½ milles au nord-ouest du cap Lawrence, Cap-Breton, et toute communication avec la terre ferme s'est trouvée interrompue. Aussitôt que possible après le retour d'Angleterre du steamer *Newfield*, des mesures ont été prises pour réparer ce câble, et le 18 juillet l'ouvrage était terminé, et les communications télégraphiques entre les Iles et la terre ferme rétablies. Quatre jours plus tard, le câble du Rocher-aux-Oiseaux, qui était en mauvais état depuis plusieurs mois, a été réparé avec succès et immergé de nouveau sur une distance de cinq milles jusqu'à un atterrissement plus abrité, et la communication a été rétablie avec les autres îles du groupe de la Madeleine.

Les autres câbles dans le golfe et les lignes terrestres le long des côtes et sur les îles sont restés intacts, et la transmission des dépêches sur tout le réseau s'est faite d'une manière satisfaisante pour le public. Les recettes et les dépenses de 1882-83, comparées à celles de 1881-82, se décomposent comme suit :—

		1881-82.	1882-83.
Ile d'Anticosti	Recettes	$ 454 00	$ 618 20
	Dépenses	1,575 00	1,612 03
Iles de la Madeleine	Recettes	835 00	1,239 67
	Dépenses	4,037 00	3,564 31

Ces déboursés ne comprennent pas une proportion des dépenses contingentes du service en général, et ne renferment pas les sommes payées par le département pour la papeterie, le matériel de la ligne, etc., sur le crédit voté pour ce service. (*Voir* Récapitulation à la fin du rapport.)

Pour le nombre des bureaux établis ou à établir sur les lignes du golfe, *voyez* l'état tabulaire à la fin de ce rapport. Le nom des employés, la date de leur nomination et les appointements payés jusqu'au 30 juin 1883, sont inscrits en regard du nom des stations établies.

BAIE DE FUNDY.

Le 21 novembre 1882, le câble entre Campo-Bello et Grand-Manan a été rompu par un bateau chargé de bois qui s'y est échoué, et comme le steamer *Newfield* était à cette époque sur le point de partir pour l'Angleterre, aucune mesure n'a pu être prise pour le réparer avant le 6 septembre 1883, époque à laquelle les communications entre les îles ont été rétablies. A part cette interruption du câble, le réseau de la Baie de Fundy a fonctionné avec satisfaction durant l'année.

Les recettes et dépenses de 1882-83, comparées à celles de 1881-82, sont comme suit :—

	1881-82.	1882-83.
Recettes	$ 565 00	$ 529 46
Dépenses	1,308 00	1,072 71

Pour le nombre de bureaux établis, etc., *voir* le tableau à la fin de ce rapport.

RIVE NORD DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Dans le cours de l'automne de 1882, la ligne du télégraphe sur la rive nord du fleuve Saint-Laurent a été prolongée depuis les Mille-Vaches jusqu'à Bersimis, distance de 58½ milles, en vertu d'un contrat passé avec la compagnie de télégraphe *Great North Western*, pour une somme de $10,818.50, et tout le réseau de la rive nord, y compris la ligne de la Baie-Saint-Paul à Chicoutimi, 92 milles, et la ligne de la Malbaie à Bersimis, 147 milles, a été exploité d'une manière satisfaisante par contrat avec la même compagnie, moyennant $1,000, plus les revenus gardés par la compagnie.

CÔTE DE L'ATLANTIQUE.

La ligne d'Halifax à Canso, dans la Nouvelle-Ecosse, exploitée par la compagnie de télégraphe *Western Union*, a été maintenue en bon état sans frais pour l'Etat.

La ligne entre Sydney-Nord et Meat-Cove, qui fait partie du régime des îles de la Madeleine, a aussi été maintenue en bon état par la compagnie de télégraphe *Western Union*, mais aux frais de l'Etat. Les dépenses de cette section durant l'année se sont élevées à $1,941.56, et les recettes que l'Etat en a retirées ont été de $783.36; ces dépenses et ces recettes sont comprises dans les chiffres donnés pour le réseau de la Madeleine.

La ligne entre Lingan et la Pointe-Basse (*Low Point*), de cinq milles de longueur, a aussi été entretenue en vertu d'un arrangement semblable avec la compagnie *Western Union*. Les dépenses ont été de $100. Il n'y a pas eu de recettes.

TERRENEUVE.

Dans le cours de novembre 1882, la ligne entre Port-aux-Basques et le Cap-Ray, distance de quatorze milles, a été construite en vertu d'un contrat passé avec la compagnie du Câble Anglo-Américain. La compagnie a supporté les frais de construction, et l'Etat paie l'intérêt de cette somme à raison de 5 pour 100 par année, plus les frais d'entretien, dont le coût total par année est d'environ $250.

Cette ligne a été construite dans le but de relier le phare du Cap-Ray au service des signaux.

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

Les lignes dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, qui avaient été autrefois opérées par le département des Chemins de fer et Canaux, ont été transférées au département des Travaux publics dans le cours de l'été 1882. A l'époque du transfert, les lignes suivantes étaient construites :—

	Milles.
De Port-Arthur à Winnipeg, *viâ* Selkirk	433
De Selkirk à Edmonton, *viâ* Humboldt	812
Longueur totale	1,245

Mais la route du chemin de fer canadien du Pacifique ayant été changée, les frais d'entretien d'une première ligne originairement construite à bon marché (et déjà assez délabrée) à travers une contrée marécageuse et boisée, étant très onéreuse, sans aucun espoir d'en retirer un revenu appréciable, on a jugé à propos d'abandonner complètement cette section, qui s'étend de Selkirk à Humboldt, distance de 426 milles, et afin de relier la section de Humboldt à Edmonton, 396 milles, au réseau télégraphique des provinces du Nord-Ouest, une ligne entre la section de Qu'Appelle (sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique) et Humboldt, distance de 141 milles, a été commencée dans l'automne de 1882 et terminée l'été dernier, les communications étant établies maintenant entre Edmonton et Winnipeg par la station de Qu'Appelle, par la ligne du télégraphe du chemin de fer canadien du Pacifique.

La ligne actuellement contrôlée et opérée par le département des Travaux publics dans les provinces du Nord-Ouest, est donc aujourd'hui comme suit :—

	Milles.
De Port-Arthur à Winnipeg, *viâ* Selkirk	433
De la station de Qu'Appelle, *viâ* Humboldt, à Edmonton	537
Total	970

Et à cette longueur on ajoute actuellement une ligne d'embranchement depuis la Saskatchewan jusqu'à Prince-Albert, distance de près de 100 milles.

Vu que la section comprise entre Port-Arthur et Winnipeg a été opérée en vertu d'un arrangement par lequel les entrepreneurs du chemin de fer gar-

daient les recettes et entretenaient la ligne à leurs propres frais, et vu l'inutilité comparative de la ligne à l'ouest de Humboldt jusqu'à l'époque où les communications eurent été rétablies avec l'est *viâ* Qu'Appelle, il est difficile de dire quelles ont été les recettes et les dépenses réelles d'entretien du régime du Nord-Ouest ; mais pour ce qui a rapport aux *frais d'entretien* payés directement par le département et aux recettes provenant des bureaux opérés directement par le département, nous avons les chiffres suivants pour l'année :—

	1882–83
Recettes	$ 471.44
Dépenses	7,306.85

Les travaux de construction et de réfection tirent cependant rapidement à leur fin, et lorsque les lignes seront en parfait état de service, on prévoit que les recettes seront approximativement égales aux frais d'entretien.

SERVICE DES SIGNAUX.

Comme les gardiens de phares sont directement sous le contrôle du département de la Marine et des Pêcheries, on a jugé opportun, durant l'été de 1882, de transférer ce service du département des Travaux publics au département en premier lieu mentionné, sous le contrôle de M. Gisborne. Un certain nombre de nouvelles stations sont sur le point d'être établies, et l'efficacité de ce service s'améliore constamment.

RÉCAPITULATION.

Le total des dépenses (y compris l'entretien et la construction) et des recettes du service des télégraphes (à l'exclusion des lignes télégraphiques du Nord-Ouest), pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin 1883, se décompose comme suit :

1882–83.	Dépenses.	Recettes.	Déficit.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Système de la Colombie-Britannique	30,505 69	25,093 40	5,412 29
Golfe Saint-Laurent et provinces maritimes :—			
Ile d'Anticosti	1,612 03	618 20	993 83
Iles de la Madeleine (y compris la ligne de Meat-Cove)	3,564 31	1,239 67	2,324 64
Baie de Fundy	1,072 71	529 46	543 25
Subvention, papeterie, matériel pour répar. et dép. contingent., imputable au serv. du golfe en général.	6,750 95	.....	6,750 95
Total	43,505 69	27,480 73	16,024 96
Les chiffres pour 1881-82 sont	43,147 20	20,268 14	22,879 06
Et pour 1878-79, Colombie-Britannique seule, de	46,000 00	5,320 00	40,680 00

* Construction comprise.

F. N. GISBORNE,
Contrôleur du service des télégraphes et signaux.

Mr F. H. Ennis,
Secrétaire, département des Travaux publics.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX.

RÉGIME TÉLÉGRAPHIQUE DE TERRENEUVE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Port-aux-Basques	0		50 00 ou com'n.		N.B.—La commission est de 25 p. 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare du Cap-Ray	14		50 00 do		
	Totaux	14		100 00		

Coût de la ligne de terre, $1,500; intérêt à 5 p. 100	$ 75 00	
Frais d'entretien et réparations annuels	175 00	
Total	$250 00	A porter au budget de 1883-84.

N.B.—Cette courte ligne doit être construite en rapport avec le service des signaux et se raccordera à Port-aux-Basques avec la ligne de terre et le câble de la compagnie de télégraphe Anglo-Américain.

RÉGIME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

SECTION DE LOW-POINT, CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Lingan	0		50 00 ou commis.		N.B.—La commission est de 25 p. 100 sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare de Low-Point	5	St. Peter's	50 00 do ...	1er fév. 1881.	
	Totaux	5		100 00		

Coût de la ligne de terre $635 00

Frais d'entretien et réparations annuels, évalués comme suit :—

Lignes de terre—Appointements et réparations ..... $150 00 { A porter dans le budget de 1883-84.

Moins, revenu probable 5 00

Balance, déficit $145 00

SECTION DE LA COTE DE L'EST.

N.B.—Il a été construit, en rapport avec le service des signaux, une ligne de terre de 208 milles de longueur, entre Canso et Halifax, pour un boni de $16,000, et cette ligne est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Western Union*, sans autres frais.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX—*Suite.*

RÉGIME TÉLÉGRAPHIQUE DE LA BAIE DE FUNDY, N.-B.

SECTION DE GRAND-MANAN.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
	Long Eddy Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Flagg's-Cove	3	H. C. Seely (sous-surint.) Mlle C. Daggett	420 00 50 00	18 nov. 1880. 1er juin 1882.	N.B.—La commission est de 25 p.c. sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Woodward's-Cove	6	W. A. Fraser	50 00 or com'n...	26 nov. 1880.	
3	Grand-Harbour	2	Mlle Josie Cronk	50 00 do ...	18 janv. 1881.	
4	Seal-Cove	4½	O. McLaughlin	50 00 do ...	1er janv. 1883.	Le bureau de Seal-Cove a été tenu par Mlle L. Fry, du 1er novembre 1882 au 31 décembre de la même année.
5	Phare de Southern-Head	5½	Wood McLaughlin	50 00 do ...	18 janv. 1881.	
			D. McKay, réparateur	60 00	1er mai 1881.	
	Totaux	21		730 00		

Coût de la ligne de terre $2,000 00

CABLE.

Longueur du câble, Long-Eddy, Grand-Manan, à Liberty-Cove, Campo-Bello, $7\frac{28}{100}$ milles mar.. 8,000 00

Total $10,000 00

SECTION DE CAMPO-BELLO.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Note.
	Liberty Cove Cable Hut, à	Milles.		$ cts.		
1	Welchpool	7½	G. M. Mabee	50 00 ou com'n	1er déc. 1881.	Ce bureau a été tenu par G. M. Mabee, du 1er février au 30 avril 1881, à $20 par mois, et par G. M. Byron, à $50 par année, du 1er mai au 30 novembre 1881
2	Eastport, Maine, E.-U.A.	½	J. Cushing	100 00	26 déc. 1881.	
	Total	8		150 00		

Coût des lignes aériennes ..... $ 825 00

Cable.

Câble de $1\frac{20}{100}$ mille marin, de Welchpool, Campo-Bello à Eastport, Maine, E.-U.A. 2,100 00

Total $2,925 00

Total du coût du réseau télégraphique du Grand Manan.

Lignes aériennes, 29 milles, ont coûté ..... $ 2,825 00
Câbles, $9\frac{18}{100}$ milles marins, id. 10,100 00

Total $12,925 00

Estimation des frais annuels d'entretien et des revenus.

Les lignes aériennes—Appointements et réparations $1,000 00
Câble—Réparations, disons 1,500 00

Total ..... $2,500 00 { A porter au budget de 1883-84.
Moins revenu probable 750 00

Balance, déficit $1,750 00

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DES ILES DE LA MADELEINE.

SECTION DES ILES DE LA MADELEINE.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Amherst	0	Mlle J. Shea	50 00 ou com'n	1er oct. 1882...	N.B.—La commission est de 25 pour cent sur toutes dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare d'Amherst	9	Wm. Cormier	50 00	11 juin 1881...	
3	Village de l'Etang-du-Nord...	15	P. Pelletier	360 00	1er déc. 1881...	Plus $30 par année pour loyer. Réparateur général
4	Phare de do ...	1	Mlle O'Brien	50 00 ou com'n.	1er déc. 1881...	Boucle de 2 milles.
5	Havre-aux-Maisons	8	P. Joncas	50 00	1er déc. 1881...	" 3 " Petit câble de 750 pds de long
6	Ile aux Loups	8½	N. Clark	50 00	25 sept. 1881...	
7	Grosse-Ile	11	A. LeBourdais, sous-sur.	500 00	17 août 1880...	Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
8	Ile aux Oiseaux	Câble	T. Turbide	50 00 ou com'n.	20 do 1881...	
9	Grande-Entrée	11	Mlle McPhail	50 00	18 fév. 1882...	Memo —Mlle O'Brien agissait comme opérateur au Havre-aux-Maisons, du 1er janvier 1881 au 30 novembre 1881, et Mlle C. Campbell au bureau d'Amherst, du 1er décembre 1881 au 30 sept. 1882.
	Total	83½		1,210 00		

Coût des lignes aériennes, avec les instruments, à $130 par mille $10,855 00

Cables.

Distance de la Grosse-Ile à l'Ile aux Oiseaux, $18\frac{26}{100}$ milles marins...	Au prix moyen d'environ $1,100 par mille posé, $73\frac{30}{100}$ milles	80,630 00
do de Old-Harry à Meat-Cove, C.-B..... $54\frac{90}{100}$ do		
do à trav. le goulet du H.-aux-Maisons $\frac{14}{100}$ do		
	Total	$91,485 00

SECTION DU CAP-BRETON.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Meat-Cove	0	A. B. McDonald	420 00	7 nov. 1880	N.B.—La commission est de 25 p.c. sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Baie d'Achepé	10½	R. G. Zwicker	50 00 ou com'n.	1er août 1882	
3	Havre d'O'Neil (mi-chemin)	15		50 00 do		
4	Havre d'Iganiche Nord	9	J. M. Burke	360 00	1er avril 1882	Réparateur général. N.B.—Le bureau d'Iganiche a été tenu par F. Brown du 1er janvier 1881 au 31 mars 1882.
5	Baie d'Iganiche	10½		50 00 ou com'n.		
6	Indian-Brook	23	D. McLennan	50 00 do	1er avril 1883	
7	Baie Sud de Sainte-Anne	19		50 00 do		N.B.—Cette section est aujourd'hui exploitée et entretenue par la compagnie du télégraphe *Dominion*, mais aux frais du gouvernement. L'arrangement est pour dix ans et expirera le (18 avril 1891), mais il peut être résilié en donnant un an d'avis.
8	Baddeck (boucle)	13	Mlle Dunlop	50 00 do	1er janv. 1882	
9	Englishtown	6	Mlle Bingham	50 00 do	19 juillet 1882	
10	Anse de Kelly	2		50 00 do		
11	Grand Bras-d'Or	6		50 00 do		
12	Sydney-Nord	12½				
	Total	126½		1230 00		

Coût des lignes aériennes ci-dessus, complètes, avec instruments, à $110 par mille $13,915 00

Cable.

Traverse du Grand Bras-d'Or, ½ mille marin 550 00

$14,465 00

Total du coût du réseau des Iles de la Madeleine.

Les lignes aériennes, 210 miles, ont coûté $24,770 00
Câbles, $73\frac{80}{100}$ milles marins, id. 81,180 00

$105,950 00

Estimation des frais d'entretien du réseau des Iles de la Madeleine. { A porter au budget de 1883-84.

Lignes aériennes. Appointements et réparations $3,500 00
Câble. Réparations, disons 1,000 00

Total $4,500 00
Moins, revenu probable 1,000 00

Balance, déficit **$3,500 00**

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE D'ANTICOSTI.

SERVICE DE L'ILE D'ANTICOSTI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	Baie du Renard	0	Mlle E. Nickerson	50 00 ou com'n.	11 août 1881	N.B.—La commission est de 25 p.c. sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Phare de la Pointe-Heath	23	T. Gagné	50 00 do	20 juillet 1881	
3	Phare de la Pointe-Sud	32½	W. Carter	50 00 do	27 juillet 1881	
4	Crique de la Chaloupe	17½	B. Bradley	50 00 do	7 juillet 1881	
5	Lac au Sel	52½	F. Denault	360 00	19 octobre 1881	Réparateur général. Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
			Mlle G. Denault	50 00 ou com'n.	1er sept. 1882	
6	Phare de la Pointe Sud-Ouest	15	Mlle G. Pope	200 00 do	18 octobre 1880	Opérateur en chef depuis le 1er août 1882. Elle recevait auparavant $50 par année.
			E. Pope	100 00	1er août 1881	Surintendant de district. Plus $1 par jour lorsqu'il voyage.
7	Rivière Jupiter	7		50 00 ou com'n.		
8	Rivière à la Loutre	17½		50 00 do		
9	Rivière au Bec-Scie	22	Mlle A. Ascah	50 00 do	8 octobre 1881	Plus $1 par jour pour son père lorsqu'il est absent à faire des réparations.
10	Cap à l'Aigle (Baie Ellis)	10		50 00 do		
11	Phare de la Pointe Ouest	14	A. Malouin	50 00 do	1er août 1881	
12	Baie des Anglais	3	F. Cabot	50 00 do	1er juill. 1882	N.B.—M. J. A. LeBourdais a été surintendant de district du 17 août 1880 au 31 juillet 1882, à $450 par année.
	Totaux	214		1210 00		

Coût des lignes aériennes complètes, à (disons) $165 par mille $35,300 00

Cable.

Du phare de la Pointe S.-O. à L'Anse-à-la-Fougère, Gaspé, $44\frac{27}{100}$ milles marins, à $1,100 posé... 48,700 00

Total $84,000 00

GASPÉ.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.		$ cts.		
1	L'Anse-à-Fougère			50 00 ou com'n.		N.B.—La commission est de 25 pour cent sur toutes les dépêches reçues ou envoyées par le bureau, avec la garantie qu'elle ne sera pas de moins de $50 par année.
2	Bassin-de-Gaspé	28	J. J. Annett	150 00	16 oct. 1881	De plus son salaire comme opérateur pour la compagnie du télégraphe de Montréal.
		28		200 00		

Coût des lignes aériennes $1,925 00

Total du cout du réseau télégraphique d'Anticosti.

Lignes aériennes, 242 milles	$37,225 00
Câble, $44\frac{27}{100}$ milles marins	48,700 00
Total	$85,925 00

Estimation des frais annuels d'entretien et des revenus.

Les lignes aériennes. Appointements et réparations	$3,500 00	
Câble. Réparations, disons	500 00	
Total	$4,000 00	A porter au budget de 1883-84.
Moins, revenu probable	500 00	
Balance, déficit	$3,500 00	

N.B.—Une ligne aérienne de 206 milles de longueur, en rapport avec le service des signaux, a été construite entre le Grand-Métis et le Bassin-de-Gaspé pour un boni de $16,000, et elle est maintenant exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Great North Western*, sans autres frais pour le gouvernement.

SERVICE DU TÉLÉGRAPHE ET DES SIGNAUX.—*Suite.*

RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

SECTION DE CHICOUTIMI.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.				
1	Baie Saint-Paul	0	Les opérateurs sur cette ligne sont nommés et payés par la compagnie qui l'exploite.			Cette ligne a été achevée le 1er sept. 1881. Cette ligne est exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Great North Western* (cessionnaire de celle de Montréal), en vertu d'une convention à cet effet.
2	Saint-Urbain	9				
3	Petit Lac Ha! Ha!	37				
4	Saint-Alexis	31½				
5	Saint-Alphonse de Bagotville	3				
6	Chicoutimi	11½				
	Total	92				

CONSTRUCTION.

Coût des lignes aériennes, complètes, à $135 par mille $12,420.00

ENTRETIEN.

Compris dans l'arrangement avec la compagnie de télégraphe de Montréal pour la section de la rive nord.

SECTION DE LA RIVE NORD.

Numéro.	Stations.	Distances intermédiaires.	Opérateurs.	Appointements annuels.	Date de la nomination.	Memo.
		Milles.				
1	Malbaie	0	Les opérateurs sur cette ligne sont nommés et payés par la compagnie qui l'exploite.			La ligne à l'Anse-du-Portage a été achevée le 23 juillet 1881. La ligne à Mille-Vaches a été achevée le 7 novembre 1881. 1 mille marin de cette distance est un câble sous-marin.
2	Saint-Fidèle	10				
3	Saint-Siméon	11				
4	Anse-du-Portage	23				
5	Tadoussac	2				
6	Bergeronnes	15				
7	Escoumains	12				
8	Sault-au-Mouton	16				
9	Village de Portneuf	11½				
10	Phare de do (boucle, 3 mil.)	9				

11	Sault-au-Cochon	7				
12	Betsiamits	31	Cette section de la ligne de la rive nord n'est pas encore terminée.			La ligne de Betsiamits a été achevée en septembre 1882; elle est exploitée et entretenue par la compagnie de télégraphe *Great-North-Western*, cessionnaire de celle de Montréal, en vertu d'une convention à cet effet.
13	Pointe-aux-Outardes	12				
14	Manicouagan	15				
15	Rivière Godbout	27				
16	Pointe-des-Monts	12				
17	Sept-Iles	68				
18	Rivière Moisy	19				
19	Rivière de la Chaloupe	45				
22	Poste de Mingan	50				
20	Pointe-aux-Esquimaux	18				
21	Nataskouan	64				
23	Tshikaska	18				
24	Wapitagum	42				
25	Meccatina	33				
26	Shecatica	50				
27	Bonne-Espérance	49				
28	Blanc-Sablon	24				
	Total	693½				

CONSTRUCTION.

Coût d'une ligne aérienne complète jusqu'à Mille-Vaches, à $135 par mille	$11,610 00
do do de Mille-Vaches à Betsiamits, à $250 par mille	14,625 00
Coût d'un nœud de câble recouvert en bronze phosphoré et posé à travers l'entrée de la rivière Saguenay, de l'Anse-du-Portage à l'Anse-à-l'Eau, près de Tadoussac	1,100 00
Total	$27,335 00

ENTRETIEN DES SECTIONS DE CHICOUTIMI ET DE LA RIVE NORD.

Par convention (se terminant cinq ans après l'achèvement de toutes les lignes que la compagnie entreprend de construire) avec la comp. de télégraphe de Montréal...$1,600 par année { A porter dans le budget de 1883-84.

Plus le revenu—en vertu de l'arrêté du conseil n° 14,845, du 22 juin 1881—lorsque la section de la rive nord maintenant terminée jusqu'à Betsiamits sera rendue à la Pointe-des-Monts.

SERVICE DU TÉLEGRAPHE ET DES SIGNAUX, COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Bureau.	Distances intermédiaires.	Noms.	Positions.	Appointements mensuels.	Date de la nomination.	Memo.
	Milles.			$ cts.		
Victoria	.....	Mlle D. A. Maclure...	Gérant et opérateur.....	90 00	1er déc. 1871	Allocation pour réparations, $3 par jour.
do	.....	J. A. Carmichael	Aide et commis	65 00	1er janv. 1881	
do	.....	.....	Opérateur de nuit.....	75 00	.....	Va être nommé.
do	.....	Max. Leclaire.....	Messager	20 00	1er août 1882	
Cowichan	31	J. V. Dawson.	Opérateur et réparateur.	50 00	1er juin 1882	Allocation pour réparations, $2 par jour.
Somenos	8	Mme Skinner.....	Opérateur	.....	.....	Station de vérification ; pas d'appointements.
Chemainus	9	T. D. Conway	Opérateur et réparateur.	60 00	1er mai 1881	Allocation pour réparations, $2 par jour.
Nanaïmo	25	F. S. Brown	do ...	60 00	15 mai 1882	do $4 do
Baie-du-Départ	3½	.....	.....	.....	.....	Station de téléphone aux quais des houillères.
Valdès	16	B. H. Wake.....	Opérateur et réparateur.	20 00	15 août 1881	Allocation pour réparations, $2 par jour.
Granville	35	S. T. Mackintosh	do ...	60 00	9 mai 1882...	do $3 do
New-Westminster	11½	James Wilson.....	Contrôleur de district....	125 00	22 mai 1880....	
do	.....	Wm. F. Archibald ..	Gérant et opérateur.....	100 00	1er janv. 1881	do $5 do
do	.....	Mlle S. E. Maclure...	Aide-opérateur.....	75 00	1er mai 1881..	
do	.....	.....	Opérateur de nuit.....	75 00	.....	Va être nommé.
do	.....	Henry J. Edwards....	Messager	20 00	1er juin 1881.	
Moodyville	.....	.....	.....	.....	.....	Ligne partic. ; expl. p. la cie. des scier. de Moodyville.
Matsqui	36	John Maclure.	Opérateur et réparateur.	60 00	1er mars 1865	Plus 36 milles d'une seconde ligne télégraphique ; allocations pour réparations, $1 par jour.
Chiliwack	22	John McCutcheon....	do ...	50 00	15 juin 1865...	Allocation pour réparations, $1 par jour.
Hope	36	Mme E. M. Daly.....	Opérateur	50 00	1er nov. 1879.	do $1 do
Yale	13	Alex Lindsay	Opérateur et réparateur.	50 00	1er nov. 1871.	do $3 do
do	.....	James Fraser	Messager et aide.....	30 00	17 juillet 1882	
Boston-Bar	25	J. A. LeBourdais.....	Opérateur et réparateur.	60 00	23 sept. 1882...	$15 par mois, entretien d'un cheval.
Keefer	16	Henry L. Good	Opérateur	.....	.....	Quart. de l'ingén. de division du ch. de fer du Pac.
Lytton	16	B Bélanger.....	Opérateur et réparateur.	50 00	28 mars 1882...	$20 par mois, entretien d'un cheval.
Drynook	17	H. A. F. MacLeod ...	Opérateur.....	.....	.....	Quart de l'ingén. de division du ch. de fer du Pac.
Spence's-Bridge	6	Daniel O'Hara	Opérateur et réparateur.	60 00	27 mai 1880...	Allocations pour réparations, $3 par jour.
Crique de la Cache	30	Geo. E. MacLeod	do ...	60 00	20 avril 1882...	do $3 do
Savona	22	Mme J. B. Leighton..	Opérateur	50 00	1er juin 1881.	do $2 do
Kamloops	26	A. J. Venn	Opérateur et réparateur.	50 00	28 oct. 1881...	do $2 do
Clinton	26	J. J. Mackay	do ...	50 00	1er sept. 1881	do $2.50 do
Bridge-Creek	53	Wm. Walker.....	do ...	50 00	1er mai 1880.	$10 par mois, entretien d'un cheval.
Soda-Creek	78	Henry Yeates	do ...	60 00	Juin 1866.	$15 do do
Quesnelle	54½	Mlle I. Barlow.....	Opérateur	47 00	20 avril 1882...	$15 do do
Stanley	48	W. W. Dodd.....	do	.....	.....	On lui fournit un bureau ; pas d'appointements.
Bakerville	13	James Stone.....	Opérateur et réparateur.	83 33	17 fév. 1873....	Allocation pour réparations, $3 par jour.
	676½			1,755 33		

676½ milles, plus 36 milles de ligne double, 712½ milles. $1,755.33 par mois ; $21,064 par année.

FRAIS TOTAUX DU RÉSEAU TÉLÉGRAPHIQUE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

430 milles de lignes aériennes et 16 nœuds de câbles sous-marins achetés de la compagnie de télégraphe dite "Western Union"	$24,000 00
Montant additionnel dépensé et qu'il faudra dépenser pour mettre les lignes télégraphiques en bon état de fonctionnement, à peu près	12,000 00
Valeur de 210 autres milles de nouvelles lignes dont la construction coûtera environ $100 par mile	21,000 00
Pose d'un nouveau câble, y compris le prix de "l'Electron," soit 26 nœuds, à $1,100 par mille	28,600 00
Valeur totale actuelle	$85,600 00
Evaluation des frais, 1883-84, appointements, réparations, etc.	$37,000 00
MOINS—Revenu probable	28,000 00
Balance, déficit	$9,000 00

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE.

Longueur totale des lignes aériennes actuellement en opération (à l'exception des lignes du Manitoba et du Nord-Ouest et de celles de la rive sud du Saint-Laurent)	1,427 milles.
Longueur totale des câbles	152 do
Evaluation totale actuelle	$425,270 00
Entretien annuel (y compris une subvention de $2,000 à l'Ile du Prince-Edouard), environ	54,000 00
Revenu annuel du capital dépensé par le gouvernement, plus de	25,000 00

F. N. GISBORNE,
Surintendant.

OTTAWA, 30 juin 1883.

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES ET CABLES, RIVE NORD DU SAINT-LAURENT ET NOUVELLE-ECOSSE.

(N° 40357.) OTTAWA, 5 novembre 1883.

MONSIEUR,—Comme annexe de mon rapport annuel pour l'exercice 1882-83, j'ai l'honneur de vous dire de plus :—

Que les lignes de télégraphe et les câbles sur la rive nord du fleuve et du golfe Saint-Laurent ont été prolongés vers l'est sur une distance de quatre-vingt-huit milles, selon la table des distances suivante :—

	Câble	Ligne aérienne
De Betsiamits à la Pointe aux Outardes, Manicouagan....	12	...
De la Pointe aux Outardes à la Pointe Paradis.....	...	18
De la Pointe Paradis à Godbout.....	26	...
De Godbout à la Pointe des Monts.....	...	18½
De la Pointe des Monts à la Baie de la Trinité.....	...	7½
De la Baie de la Trinité en allant vers le nord-est, environ	...	6
Total.....	38	50=88 milles

Les sections de câble ont été submergées sous ma direction, par le steamer du gouvernement le *Newfield*, et comme les atterrissages des câbles devaient se faire dans une eau peu profonde, sur une distance inusitée d'un mille et demi et deux milles et demi marins, la pose était difficile, mais néanmoins les câbles ont été submergés sans qu'il se fît un seul faux pli dans aucun d'eux.

Les lignes aériennes ont été construites à la journée sous ma direction, vu que la compagnie de télégraphe *Great North Western* avait refusé de construire ces lignes en vertu de la convention originairement faite, qu'elle devait continuer la construction vers l'est à partir de Betsiamits jusqu'à la Pointe des Monts moyennant $250 par mille. L'équipe de construction sous la direction de M. E. Carter, (constructeur d'expérience et recommandé par M. Poustie, ingénieur constructeur de la compagnie de télégraphe *Great North Western*), a commencé les opérations le 16 juillet, et continua les travaux jusqu'au 26 octobre, époque à laquelle le temps devenant trop froid, les opérations furent suspendues pour la saison, à environ six milles au nord-est de la baie de la Trinité, où un bureau a été établi. Les stations de la Pointe des Monts et de Godbout sont aussi en opération.

Quelques sections de la ligne aérienne étaient extrêmement difficiles à construire, surtout les dix-huit milles qui séparent Godbout de la Pointe des Monts, où elle passe sur de hautes chaînes de montagnes rocheuses ; néanmoins le coût n'en dépassera pas $150 à $160 par mille pour les cinquante milles de ligne et de chemins construits.

Je dois aussi vous faire rapport de la construction d'une ligne aérienne de 16 milles et de l'immersion de deux câbles d'un nœud et demi et d'un quart de nœud reliant le phare de l'île du Cap Sable à Barrington, Nouvelle-Ecosse, au prix de $3,500, les câbles étant posés par le steamer du gouvernement le *Newfield* et les lignes aériennes construites à l'entreprise par M. Clinch, de la compagnie de Télégraphe *Western Union*.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,

Surintendant.

Mr F. H. ENNIS,

Secrétaire, département des Travaux publics.

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES—TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

(N° 10774.)

OTTAWA, 8 novembre 1883.

MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous faire rapport que je suis parti d'Ottawa le 22 août, et que j'arrivai à Winnipeg, *viâ* New-York et Chicago, le 26 du même mois, ayant pendant ce temps examiné les systèmes de télégraphie Postale et Rapide entre ces deux dernières villes, et aussi plusieurs systèmes de téléphone, dont je parlerai dans un rapport spécial lorsque je traiterai de ces sujets.

Ayant acheté l'équipement nécessaire savoir: une paire de chevaux, un harnais, une voiture dite *buckboard*, etc., etc., et arrangé diverses affaires relatives aux contrats en vigueur pour la construction de la ligne, je partis de Winnipeg pour la station de Qu'Appelle, le samedi, 1er septembre, et ayant terminé tout ce que j'avais à faire le lundi, 3 septembre, je partis le lendemain matin pour le Fort Qu'Appelle, accompagné d'un homme et de M. Hartley Gisborne, contrôleur de district (dans une voiture à un cheval), se rendant à ses nouveaux quartiers généraux à Battleford, suivant les instructions du ministre des Travaux publics.

Pendant que j'étais à Qu'Appelle, je trouvai nécessaire de me procurer un nouveau bureau, parce que M. Clarke me donna alors avis qu'à partir du 1er janvier prochain il demanderait $10 par mois pour un petit coin dans sa maison, plus une forte somme pour le combustible et le luminaire.

D'un autre côté, un lot de ville central sur lequel est bâtie une maison contenant deux chambres, ayant été offert au gouvernement soit au prix *coûtant*, savoir: $360, soit à un loyer de $8 par mois, je recommande que l'offre de vente soit acceptée.

La terre entre la station de Qu'Appelle et le Fort Qu'Appelle (dix-huit milles) est bonne et très propre à la colonisation, et la ligne du télégraphe a été solidement construite sur la route d'hiver, qui est tout près de la route d'été.

Après avoir traversé une contrée de prairie bien arrosée sur une distance de vingt-cinq milles, le mauvais temps nous surprit et durant la nuit suivante nos chevaux, bien qu'entravés, nous furent volés. Le pony de notre contrôleur de district fut retrouvé le lendemain soir, et des recherches minutieuses furent faites pendant les deux jours suivants, mais sans succès, en employant les sauvages et les métis, avec promesse d'une récompense de $50 s'ils réussissaient, et je fus forcé de revenir au Fort Qu'Appelle pour me procurer une nouvelle paire de chevaux (avec entente que je les achèterais ou les louerais temporairement si dans l'intervalle les chevaux volés étaient retrouvés). Je dois dire ici qu'ayant donné avis du vol à la police à cheval, et qu'ayant offert la récompense ci-dessus, les chevaux furent enfin sortis de leur cachette (où ils avaient été gardés dans l'espoir d'avoir une plus forte récompense) moins d'une semaine après mon départ, et qu'ils sont maintenant en la possession de notre contrôleur de district qui s'en sert pour le service.

Malgré ce retard, nous arrivâmes à la ferme du gouvernement aux Buttes du Tondre (*Touchwood*), le dimanche, 9 septembre. La terre sur les soixante-six milles parcourus, est presque uniformément bonne, quoiqu'un peu marécageuse par endroits, avec abondance de bonne eau et des bosquets de trembles. La ligne du télégraphe suit le chemin d'hiver, qui est plus court et plus propice pour les réparations de la ligne pendant la saison la plus mauvaise de l'année.

Après avoir quitté la ferme modèle des Buttes du Tondre, nous traversâmes une prairie bien boisée et bien arrosée, d'environ dix milles (sur laquelle plusieurs sauvages Cris avaient bâti de jolies huttes en troncs d'arbres, et cultivé quelques petits champs de grain), puis nous entrâmes sur une plaine nue et en grande partie alcaline sur laquelle la ligne du télégraphe a été solidement posée sur une distance d'environ trente-trois milles, après quoi nous atteignîmes le terrain élevé et bien boisé de Humboldt, où la ligne du télégraphe nouvellement construite se termine et se rattache à l'ancienne ligne de Winnipeg, *viâ* Fort-Pelly (Livingston), à Edmonton, sur la route abandonnée par le chemin de fer canadien du Pacifique.

Le bureau du télégraphe à Humboldt est actuellement une hutte en troncs d'arbres qui appartient aux entrepreneurs du transport des malles, qui en ont maintenant besoin pour leur propre service, et il sera nécessaire de construire une petite maison pour le bureau à deux ou trois milles au nord de sa position actuelle, où l'on trouve de la bonne eau et du bon bois en abondance.

La terre, dans le voisinage de Humboldt, est très propre à l'agriculture et a une apparence très engageante pour les colons.

Voyant que les anciens poteaux de télégraphe étaient pourris et que la ligne pouvait être considérablement raccourcie en suivant la route établie de l'ouest à Prince-Albert, je fis une convention par écrit avec M. Andrew McConnell, (l'entrepreneur de la ligne d'enbranchement de Prince-Albert, qui avait aussi planté les poteaux sur la plaine alcaline des Buttes de Tondre à Humboldt,) pour l'érection d'une ligne de poteaux entièrement neuve, en se servant des anciens fils, etc., sur une distance de quatorze milles, à raison de $60 le mille, et je lui donnai aussi instruction de réparer complètement la ligne, en posant alternativement des poteaux neufs aux endroits nécessaires jusqu'à la traverse de Clarke, sur la Saskatchewan-Sud, et qu'il aurait pour cela un prix proportionnel raisonnable, sur le certificat de notre contrôleur de district.

Nous partîmes de Humboldt le 13 septembre. La route passe sur une longue prairie onduleuse dépourvue de bois sur une distance de trente-deux milles, après quoi l'on trouve plusieurs gros bosquets d'arbres, sur un terrain qui va en s'élevant et où j'ai depuis fait construire des huttes en troncs d'arbres, de 20 pieds sur 10, pour les réparateurs de la ligne et leurs chevaux, et je puis dire ici que ces huttes (dans lesquelles on peut garder un peu de bois de chauffage et de foin) sont absolument nécessaires pour le bon entretien de la ligne durant les mois d'hiver. Elles sont divisées en deux compartiments de 10 pieds sur 10 chacun, dont l'un a une cheminée en terre, et un plancher en troncs d'arbres, pour les réparateurs (qui se rencontrent ici à mi-chemin entre les stations), et l'autre sert d'abri pour leurs chevaux. Le coût de ces huttes, y compris les portes et une petite fenêtre, est, d'après le contrat, de $125 chaque.

A partir de la hutte N° 1, la ligne du télégraphe passe sur une bonne terre sur laquelle sont quelques groupes épars de petits peupliers, des marais et des étangs, sur une distance de vingt-huit milles, jusqu'à la traverse de Clarke, sur la Saskatchewan-Sud. Ici, contrairement à notre attente, il n'y a pas de bateau-passeur, comme on l'annonçait dans les journaux, et nous avons dû descendre sur la rive orientale de la rivière, distance de quatorze milles, jusqu'à Saskatoon, l'emplacement projeté de la future ville de la Colonie de Tempérance. A Saskatoon, il y a trois ou quatre bâtiments en charpente qui attendent pour être terminés, l'arrivée d'un radeau de bois de construction de la station de Medecine-Hat, sur le chemin de fer Canadien du Pacifique. Ici nous trouvâmes le bac passeur qui doit faire le service à la Traverse de Clarke et qui s'y rendait alors, et ayant embarqué les trois chevaux et les deux voitures, nous travaillâmes pendant trois heures et fûmes emportés à trois milles plus bas avant de pouvoir atterrir sur l'autre rive, et nous fûmes alors obligés de remonter sur le côté ouest jusqu'à la Traverse de Clarke, où nous arrivâmes tard dans la nuit. Le fil du télégraphe passait au-dessus de la rivière à la Traverse de Clarke, entre deux poteaux pourris que j'ai fait remplacer par deux forts espars d'épinette, pour lesquels j'ai payé $15, par contrat, parce qu'il fallait d'abord les haler en remontant la rivière sur une distance de plusieurs milles, puis les tirer jusque sur le sommet des rives escarpées de la rivière, qui ont là plus de 10 pieds de hauteur. L'embranchement de Prince-Albert passe du côté ouest de la Traverse de Clarke, et il faudra établir un bureau-répétiteur soit sur la rive droite, soit sur la rive gauche de la rivière. En attendant, un bureau a été ouvert par M. Caswell, le télégraphiste local, qui avec l'aide de son frère a construit une petite maison sur leur ferme à environ deux milles de la Traverse, et sur la route de Prince-Albert.

Pendant que j'y étais, les poteaux (en peuplier) fournis gratuitement par les habitants de Prince-Albert, venaient d'être livrés sur le terrain, et ont depuis été plantés par l'entrepreneur, M. Andrew McConnell, qui espérait compléter le raccordement vers la fin de novembre.

Je puis dire ici que vu que les poteaux de peuplier pourrissent à la surface de la terre dans deux ou trois ans au plus, et peuvent alors être replantés après avoir été

raccourcis de trois ou quatre pieds, pour durer encore une saison, il serait bien plus économique de se procurer des poteaux d'épinette blanche, d'épinette rouge ou de fer, même au prix de deux ou trois piastres chaque, plutôt que de se servir de bois aussi fragile et aussi peu durable, surtout en vue du fait que les poteaux de peuplier même devront maintenant être transportés d'une grande distance (quelque fois de trente milles), parce que les petits bouquets d'arbres ont été tellement coupés pour fournir ceux qui sont actuellement employés qu'on ne peut guère se procurer que des perches à fèves à une distance raisonnable. Je toucherai encore à ce sujet à la fin de ce rapport.

En quittant la Traverse de Clarke, on passe à travers une prairie découverte et onduleuse, dénuée de bois, pour arriver près du coude de la Saskatchewan-Nord, à un ravin dont le fond est plat, connu sous le nom de Coulée du Télégraphe, à une distance de trente milles, où une hutte (N° 2) a depuis été construite, et une tonne de foin mise en meule pour l'hiver. Poursuivant notre voyage vers l'ouest, nous traversâmes ensuite le ruisseau de l'Aigle, ravin sauvage et escarpé avec un cours d'eau claire au fond; puis nous passâmes une prairie onduleuse couronnée de bosquets de peupliers, sur une bonne terre, quoique sablonneuse, qui s'étendait au nord à trois ou quatre milles, jusqu'aux rives de la Saskatchewan-Nord, puis passant plusieurs coulées boisées et escarpées, nous arrivâmes sur le côté est de la rivière de Battleford à 6 p. m., le 18 septembre, à 302 milles de distance de la station de Qu'Appelle.

A l'exception d'une chute causée par la rupture du siège de la voiture, et qui m'a passablement meurtri et contusionné, le voyage s'est fait sans accidents.

Considérant la pourriture des poteaux, la ligne du télégraphe d'un bout à l'autre était en assez bon état, les fils étant bons, mais les tendeurs étaient vieux et fendillées et portaient les plus mauvais isolateurs possibles. Je mis donc de suite deux ou trois hommes actifs à l'ouvrage pour renouveler les poteaux renversés, et réparer la ligne autant que possible avant la neige.

Je puis dire ici que la ligne manquait entièrement de voitures pour transporter le bois de construction, de harnais, d'outils, etc., ou de chevaux capables de faire le service ou nécessaires pour les réparations ordinaires, et que j'y ai pourvu autant que possible, sur les lieux, en laissant un des gros chevaux que je m'étais procurés au Fort Qu'Appelle, pour remplacer un pony avec lequel je me suis subséquemment rendu à Edmonton et Calgary, et qui avait été jusqu'alors utilisé par notre contrôleur de district, qui resta ici dans ses nouveaux quartiers généraux.

Il paraît que le terrain originairement arpenté pour la ville sur les platières de la rivière à la Bataille est sujet à être inondé par l'eau et la glace, de sorte qu'une nouvelle ville a été tracée à environ deux milles plus à l'ouest sur des terres plus élevées, où plusieurs constructions en charpente ont été bâties et où le bureau de poste et les habitants de l'ancienne ville se transportent. Voyant qu'il était impossible de me procurer même une petite chambre pour y installer le bureau du contrôleur de district ou un abri pour les chevaux de service, des soumissions ont été de suite demandées pour un petit bâtiment de 14 x 24 pieds, divisé en deux chambres (un bureau et une chambre à coucher), et une écurie en troncs d'arbres, bâtis depuis par le plus bas des soumissionnaires, dont les demandes variaient de $600 à $800 par suite du haut prix demandé pour les petits troncs d'arbres, savoir, $1 et $1.25 pièce, l'épinette valant $45 par 1,000 pieds.

La terre dans le voisinage de Battleford est bonne, quoique sablonneuse, et la contrée n'est pas ordinairement exposée aux gelées d'été, bien que durant cette année exceptionnelle les plantes succulentes et les grains en aient plus ou moins souffert. Quittant Battleford à bonne heure le 20 septembre, avec un homme et une voiture, nous passâmes pendant vingt-quatre milles sur un bon sol légèrement sablonneux, bien boisé et bien arrosé, sur lequel plusieurs cultivateurs métis avaient de vastes champs et récoltaient alors des moissons très satisfaisantes. A treize milles plus loin nous quittâmes la route principale du Fort-Pitt et nous voyageâmes dans une direction sud-ouest en suivant la ligne du télégraphe (tendue ici de fil n° 11 seulement) à travers un pays boisé pendant dix milles, puis à travers une vallée marécageuse renfermant une étendue illimitée de terres herbeuses des plus luxuriantes, mais dépourvues d'arbres sur une distance de vingt-cinq milles, au bout desquels nous arrivâmes à la coulée des Pieds Noirs. Le gibier de plume, comme l'oie grise et blanche, l'oie sauvage, le mallard, le canard noir, le canard spatule, le canard de

France et d'Amérique, la sarcelle, la poule de prairie, la bécassine, le pluvier, s'y trouvent en abondance et sont faciles à approcher; mais je n'ai vu aucun chevreuil, et seulement deux loups de prairie, deux renards, quelques blaireaux et putois, ainsi que de nombreux écureuils ou gophers et rats-musqués pendant toute la durée de mon voyage de plus de 1,000 milles.

Sur une distance de quinze milles à l'est, et vingt-cinq milles à l'ouest de la coulée des Pieds-Noirs, jusqu'à celle de l'Ours-Gris, la terre est onduleuse et montueuse avec très peu de bois, mais le sol est excellent. L'Ours-Gris est un fond plat alcalin d'environ 150 pieds au-dessous de la surface de la prairie, et d'un quart à un demi-mille de large, avec bosquets de peupliers sur sa berge occidentale qui s'étend à douze ou treize milles à l'ouest, et qui nous mène, à trente milles de distance, jusqu'à la Coulée du Buffle, autre dépression semblable, dans chacune desquelles coule un petit ruisseau dont l'eau est légèrement alcaline. A l'ouest de la Coulée du Buffle, la contrée est pareillement onduleuse et montueuse, avec des étangs innombrables, des bois touffus et un sol excellent, jusqu'à une plaine alcaline et marécageuse d'environ quarante milles d'étendue, qui la sépare de la contrée marécageuse et boisée qui entoure le lac aux Foins.

La ligne de télégraphe sur toute cette distance est en très mauvais état, et passe à travers des lacs et des bosquets d'arbres qui ont repoussé depuis l'époque où ils avaient été coupés par les arpenteurs du chemin de fer Canadien du Pacifique; le fil est petit (n° 11), pesant 199 lbs seulement au mille, et est posé sur des tendeurs très fendillés, soutenant de petits isolateurs en verre de qualité inférieure.

Ayant rencontré le réparateur de la ligne d'Edmonton, alors éloigné d'environ 100 milles, j'appris que la ligne de télégraphe à l'ouest du lac aux Foins, passait à travers un pays marécageux et boisé, tout à fait impraticable pour les voitures à roues sur une distance de dix-huit milles, jusqu'à ce qu'elle ait rejoint la route principale d'Edmonton à Calgary, et comme je devais passer par là et que je pouvais alors inspecter la ligne de télégraphe construite le long de cette route, en revenant à Winnipeg, nous suivîmes, sur son avis, la route du lac aux Castors, qui court nord-ouest à partir d'un petit lac situé quinze milles à l'ouest de la Coulée du Buffle. Cette route du lac aux Castors, sur une longueur de vingt-neuf milles, passe à travers une prairie onduleuse, interrompue par plusieurs grands lacs peu profonds, avec çà et là des bosquets d'arbres et des sections de bonne terre, les sections intermédiaires indiquant beaucoup d'alcali; et ayant de là traversé les sources de la rivière Vermillon, petit ruisseau d'eau courante, nous entrâmes sur un terrain élevé qui se continue pendant une distance de vingt milles, la terre étant partout très riche et produisant de l'herbe et des pois sauvages de très belle venue, jusqu'à ce que nous fussions arrivés aux cabanes en troncs d'arbres et aux petits champs de deux ou trois métis canadiens-français, qui se sont établis sur la rive nord-est du lac aux Castors. Ce lac est une grande nappe d'eau peu profonde ayant, dit-on, quarante milles de long sur cinq à dix milles de large, et fréquenté par des voliers innombrables de canards, d'oies et de pélicans.

A quatre milles au delà de ces petits défrichements nous traversâmes la rivière aux Castors, qui avait là environ 100 pieds de largeur et trois pieds de profondeur, et à partir de là, la route, sur une distance de seize milles, fait une courbe autour de l'extrémité nord des bois de la butte de Castor, dans laquelle de grandes épinettes attirent d'abord l'œil du voyageur allant à l'ouest. Nous passâmes ensuite sur des terres couvertes d'herbes touffues et à travers des bosquets de grands saules sur une distance de vingt milles, jusqu'à l'établissement du fort Saskatchewan, où nous arrivâmes le 28 septembre, après avoir parcouru 259 milles depuis Battleford, en moins de neuf jours, soit une moyenne de vingt-neuf milles par jour, les chevaux étant complètement fourbus, bien qu'ils n'aient eu à traîner guère plus de huit cents livres, y compris les hommes, les voitures, l'avoine, etc.

Sur la rive nord de la Saskatchewan (l'ancien comptoir de traite de la Baie d'Hudson, et les casernes de la police à cheval, aujourd'hui en très mauvais état, se trouvant sur la rive sud), on a tracé sur papier, comme d'habitude, la ville future, et une hôtellerie confortable a été construite par M. Heimish; ainsi qu'un nouveau moulin à farine et à scie, par MM. Lamoureux, colons canadiens-français d'une grande énergie et très habiles mécaniciens. Quelques petites maisons composent cet embryon de ville, qui a de "grandes espérances" parce qu'elle possède dans son voisinage le

meilleur endroit pour y établir un pont sur la Saskatchewan-Nord pour tout chemin de fer en construction vers le district de la rivière de la Paix.

Pendant que j'étais ici, ce petit mais florissant établissement offrit de fournir de bons poteaux d'épinette blanche et rouge, un bureau gratuitement, et un télégraphiste rémunéré par commission comme d'habitude, si le gouvernement voulait prolonger la ligne de télégraphe d'Edmonton, éloigné de dix-huit milles, jusqu'à l'établissement.

Quittant la Saskatchewan dans l'après-midi du 29, nous parcourûmes dix-huit milles d'une bonne route, à travers de belles terres agricoles, dont un bon nombre d'acres étaient en culture, et nous arrivâmes à Edmonton, magnifiquement situé sur la rive nord de la Saskatchewan-Nord, qui est ici excessivement pittoresque à cause de ses berges élevées et bien boisées de plus de 150 pieds de hauteur.

Le lendemain étant un dimanche, fût notre premier jour de repos depuis notre départ de Winnipeg, et le lundi, 1er octobre, je visitai la mission catholique romaine de Saint-Albert, neuf milles au nord d'Edmonton, où le révérend père LeDuc, qui (sous la direction de Sa Grâce l'évêque résidant) est chargé du bien-être matériel et religieux de l'établissement, m'expliqua avec beaucoup d'obligeance les progrès, la prospérité et le contentement de l'un des établissements les plus intéressants des territoires du Nord-Ouest. Ici, les orphelins des sauvages qui ont péri durant l'épidemie de la petite vérole, ont reçu une éducation soignée non-seulement sous le rapport de la lecture, de l'écriture et de l'arithmétique, mais ont aussi été initiés—les filles aux soins du ménage, et les garçons, aussitôt qu'ils sont assez robustes, vers l'âge de 14 ans, à la culture de la terre, etc. Un grand hôpital général, de 80 sur 80 pieds, à trois étages, dans lesquels les malades de toutes les croyances seront généreusement soignés par les Sœurs de la Charité, était en voie de construction ; tous les ouvrages de maçonnerie et de briqueterie, de menuiserie, de plâtrage etc., étant faits dans les ateliers de la mission.

Ici aussi, les habitants de la mission désirent vivement avoir des communications télégraphiques ou téléphoniques *viâ* Edmonton, et ils ont offert de fournir gratuitement de bons poteaux d'épinette blanche ou rouge si le gouvernement voulait construire une courte ligne de neuf milles jusqu'à leur établissement.

A Edmonton, le plan d'une grande vile a été tracé, et la plus grande partie des lots sont actuellement vendus à des prix variant de $50 à $800 chaque sur un espace de 1,000 acres, et déjà plus de deux douzaines de maisons et de magasins y ont été construits.

De consentement général et avec l'approbation de tous, la station du télégraphe a été transportée d'une vieille et incommode chambre dans le fort de la baie d'Hudson, à un nouveau bâtiment dans une situation plus centrale, et le télégraphiste, M. Taylor, est d'opinion que la station se suffira à elle-même lorsqu'une bonne et sûre ligne aura été construite.

Autant que la chose sera possible (la station étant dépourvue de presque tout ce qui est nécessaire pour son entretien, jusqu'à l'époque de ma visite, pendant laquelle je pourvus à tous les besoins), la ligne sera mise en bon état pour l'hiver, par deux ou trois hommes actifs auxquels j'ai fourni une voiture, une paire de chevaux, etc.

Quittant Edmonton dans la matinée du 3 octobre, nous traversâmes la rivière de la Saskatchewan-Nord sur une traille, et nous montâmes la berge élevée et touffue vis-à-vis le fort, où a eu lieu le dernier grand massacre des Pieds-Noirs par leurs ennemis les Cris, et nous suivîmes la ligne du télégraphe sur la route principale vers Calgary, jusqu'à environ dix-huit ou dix-neuf milles (il n'y a pas de poteaux milliaires ou de distances mesurées sur les routes, chose qui, si elle était faite, serait d'un immense avantage pour les voyageurs), où elle bifurque à angle droit en gagnant l'est jusqu'au lac aux Foins. Les poteaux étaient en grande partie pourris, le fil étant petit et les isolateurs mauvais, comme sur toute la ligne vers l'est jusqu'à environ 25 milles de Battleford, où commence le fil n° 9. La contrée à travers laquelle nous passâmes est invitante et propre à la colonisation, le bois et l'eau y abondant. A vingt milles plus loin, après avoir traversé la Pierre-à-Calumet, nous arrivâmes à la ferme modèle du gouvernement, au ruisseau de la Grosse-Pierre, où les sauvages apprennent la culture du sol, l'élevage des bestiaux, etc. Il y avait ici plusieurs sauvages pur sang qui travaillaient avec une vigueur digne d'éloges, en dépit de leur couverture flottante, si universellement portée par les tribus de

l'ouest, qui est un grand embarras pour le travail. Il faudrait, je crois, très peu d'encouragement pour les induire à dompter la couverture mexicaine ou *poncho*, qui laisse les bras libres pour le travail sans aucunement détruire son utilité comme couverture pour la nuit.

A trois milles au sud de la ferme, se trouvent les montagnes de la Paix, qui étaient alors extrêmement pittoresques par suite du campement de plus de 150 loges de sauvages, qui y étaient réunis, comme aux buttes de Tondre, pour y recevoir le paiement des annuités qui leur sont payées par un gouvernement des plus paternels, dont le sage traitement des aborigènes fait plaisir à contempler.

A vingt-sept milles au sud de la ferme du gouvernement, on traverse la rivière à la Bataille, cours d'eau à fond caillouteux, de 150 pieds de largeur et deux à trois pieds de profondeur, et à dix-neuf milles plus loin on atteint la rivière de l'Aveugle, cours d'eau à peu près semblable, de 100 pieds de large, bien boisé d'épinette, de peuplier, de bouleau, etc., qui se continue jusqu'à la rivière du Daim-Rouge, cours d'eau dont le courant est rapide, de 500 pieds de largeur, et de trois à quatre pieds de profondeur.

Pendant cette journée de marche de 21 milles, la terre était d'une richesse extraordinaire, la terre franche et noire ayant fréquemment plus de trois pieds d'épaisseur, comme le prouvent les puits d'épreuve creusés près de la route.

A la traverse de la rivière du Daim-Rouge, un nombre considérable d'acres de terre sont en culture, et les récoltes, malgré les gelées extraordinairement précoces, avaient donné un bon rendement. Le site sur la rive sud est remarquablement bon pour une ville ou un village, et l'endroit deviendra un centre important de colonisation sur la route de Calgary à Edmonton et à la rivière de la Paix.

Sur vingt-cinq milles au sud de la traverse de la rivière du Daim-Rouge jusqu'à "Pin-Seul," la terre continue d'être bonne, avec abondance de bois à une distance raisonnable de la route, après quoi vous entrez en une prairie parfaitement nue et sans arbres, avec très peu ou pas d'eau jusqu'à la Coulée du Ruisseau du Saule, à seize milles au sud du Pin-Seul, et là même le petit peuplier est rare. M. Scarlett, colon de la Colombie-Britannique, a cependant bâti une auberge au Ruisseau pour le logement des voyageurs. A quinze milles vers le sud, on arrive au ruisseau de McPherson, dont l'eau est courante, mais où il n'y a pas de bois; et vingt-neuf milles additionnels de prairie nue, sans arbres, onduleuse et montueuse, vous amène à Calgary, éloigné d'environ 185 milles d'Edmonton, et certainement l'un des endroits le plus magnifiquement pittoresques des 1,000 milles que j'ai parcourus avec ma paire de chevaux maintenant fourbus et amaigris, bien que j'en aie eu bien soin et que je les aie régulièrement nourris à l'avoine (à l'exception de deux jours) pendant toute la durée de mon voyage.

Je puis dire ici qu'à Calgary j'ai eu la chance de vendre d'une manière satisfaisante, tout mon équipement, qui avait coûté $490, pour la somme de $367.50, de sorte que mes frais réels de transport pendant tout ce long voyage ont été de moins de $125. J'ai pu aussi de la sorte, acheter un équipement nécessaire et parfaitement bon pour le service de notre contrôleur de district sur les lignes entre Qu'Appelle, Prince-Albert et Battleford, à bien meilleur marché que s'il m'avait fallu payer le transport des chevaux et des matériaux passablement délabrés, jusqu'à Qu'Appelle, plus le louage de la jument amenée de Qu'Appelle, et la valeur à cette époque d'un pony fourbu et amaigri, qui a été évalué à $40 seulement par l'acheteur de tout mon équipement à Calgary.

De Calgary, je continuai ma route par le chemin de fer canadien du Pacifique *viâ* Medecine-Hat, Régina et Brandon, jusqu'à Winnipeg, puis de là, *viâ* Chicago, jusqu'à Ottawa, où j'arrivai le 29 octobre 1883.

En terminant ce rapport je dois ajouter les observations et recommandations suivantes :—

1. Que la ligne de télégraphe entre Qu'Appelle et Humboldt, 151 milles, et entre la Traverse de Clarke et Prince-Albert, 95 milles, étant nouvellement construite, bien qu'avec des poteaux de peupliers, est en bon état ; le fil, n° 8, pesant 376 lbs au mille statutaire, ainsi que les tendeurs et les isolateurs étant de bonne qualité.

2. Que la ligne entre Humboldt et la Traverse de Clarke, 60 milles, a été reconstruite sur une distance de 14 milles et réparée sur 46 milles au moyen de poteaux

neufs alternatifs ; le fil étant du n° 9, pesant 303 lbs au mille, mais les tendeurs sont vieux, et les isolateurs petits et mauvais.

3. Que la ligne de la Traverse de Clarke à Battleford, 155 milles, est en mauvais état, les poteaux (de peuplier) étant pourris ; le fil, n° 9, bon, mais les isolateurs et les tendeurs, mauvais. Trois réparateurs l'ont cependant mise en aussi bon état que possible pour l'hiver.

4. Que de Battleford à Edmonton, 302 milles, la ligne en est réduite à la dernière extrémité, les poteaux étant pourris, le fil, au delà de vingt-cinq milles à l'ouest de Battleford, étant du n° 11, pesant 199 lbs au mille, et beaucoup trop faible pour le service, un grand nombre de tendeurs fendillés et les isolateurs du plus mauvais type.

5. Que sur toute la longueur de la ligne il y avait un manque remarquable, ou une absence totale de tous les matériaux nécessaires à la réparation et à l'entretien de la ligne, les instruments des bureaux étant eux-mêmes ineffectifs.

6. Que la ligne télégraphique, telle que primitivement construite, se trouve rarement à proximité de la route suivie par les voyageurs, et passe encore le long du tracé abandonné du chemin de fer canadien du Pacifique ; elle traverse en conséquence des lacs, fondrières et touffes d'arbres qui ont grandi depuis et embarrassent maintenant les fils. On peut à peine trop exagérer l'inconvénient et les difficultés qui se présentent quand il faut réparer une ligne de ce genre, car il est infiniment plus facile de voyager sur une mauvaise route même que sur un terrain raboteux parsemé d'innombrables trous de blaireaux et de tamias.

7. Que le revenu total de la ligne, à l'époque où elle a été transférée au département des Travaux publics, ne dépassait pas $50 par mois, *versus* plus de $600 de dépenses par mois.

8. Que c'est l'opinion unanime de tous les habitants du Nord-Ouest, que le gouvernement ne pourrait d'aucune autre manière et comparativement à si peu de frais, autant contribuer à la prospérité de la population et à la colonisation des terres, qu'en établissant un régime télégraphique efficace afin de relier les localités éloignées à la capitale du Manitoba et aux provinces de l'est du Canada.

RECOMMANDATIONS.

1. A l'avenir, on construisant des lignes télégraphiques au Nord-Ouest, le gouvernement devrait se servir du fil de fer galvanisé n° 6, du poids de 570 livres par mille statutaire, et équivalent à un effort de rupture de 1,850 livres, ainsi que d'isolateurs de première classe, et de bons tendeurs ou chevilles en chêne ou en fer taraudé.

2. Se procurer autant que possible des poteaux d'épinette rouge ou blanche, d'un prix ne dépassant pas $2 chaque, rendu sur les lieux, plutôt que d'employer le tremble ou peuplier, dont le prix de revient est en définitive plus considérable que celui d'un bois meilleur. Dans les sections de prairie qui sont éloignées des bouquets d'épinette rouge ou blanche, se servir de légers poteaux en fer ou en acier d'un prix n'excédant pas $4 chaque rendus sur les lieux.

3. Etablir des stations de télégraphe à une distance l'une de l'autre de pas plus de 100 milles, et construire des huttes pour abriter la personne chargée de réparer la ligne, à tous les 33 milles de chaque station, ou les unes des autres.

4. Faire fonctionner efficacement les lignes télégraphiques établies depuis Qu'Appelle, sur le chemin de fer canadien du Pacifique *viâ* Touchwood, Humboldt et la Traverse de Clarke, jusqu'à Battleford, et entre la Traverse de Clarke et Prince-Albert, et remplacer peu à peu, et au besoin, les poteaux actuels par d'autres en bois de meilleure qualité ou en fer.

5. Enlever les fils n° 9 sur les 24 ou 25 milles de la ligne établie à l'ouest de Battleford, et abandonner *in toto* la ligne reliant ce dernier endroit à Edmonton. Cette ligne traverse une région presque entièrement déserte et qui probablement ne sera pas colonisée ni traversée par un embranchement du chemin de fer avant nombre d'années, et elle se trouve bien au sud du chemin de la Saskatchewan-Nord *viâ* le Fort Pitt.

6. Accepter l'offre faite par les habitants de la Saskatchewan et de Saint-Albert de fournir des poteaux d'épinette blanche et rouge, et construire une ligne reliant ces établissements, situés respectivement à 18 et à 9 milles d'Edmonton.

7. Construire entre Edmonton et Calgary, distance de 180 à 185 milles, une ligne entièrement neuve faite de poteaux d'épinette rouge et blanche, que les entrepreneurs offrent de livrer le long de la route au prix de $1.40 chaque.

8. Avant la construction de cette ligne télégraphique, on devra tracer une nouvelle grande route probablement parallèle à la route actuelle, mais plus courte, entre Edmonton et l'endroit le plus à la convenance des affréteurs, à ou près Calgary.

Enfin, je dois ajouter que si le gouvernement approuve les recommandations qui précèdent, je suis d'avis que ces lignes, une fois établies, paieront non-seulement leurs dépenses, mais contribueront aussi beaucoup, à peu de frais comparativement, à la prospérité de la population, de même qu'à l'établissement plus rapide du Nord-Ouest. Il ne faut pas perdre de vue, non plus, que la ligne de Calgary à Edmonton serait une section du prolongement futur du régime télégraphique vers le district de la rivière de la Paix.

Je prends aussi la liberté de suggérer qu'en dépensant une somme minime pour le tracé et les améliorations des principales routes conduisant aux centres les plus importants, on diminuerait d'une manière notable les frais de transport du fret dans tout le Nord-Ouest, et en facilitant la rapidité du service de la malle et du transport des voyageurs, on aiderait beaucoup à l'établissement immédiat de la région qu'elles traversent.

Il n'existe peut-être pas de pays au monde où l'on puisse améliorer autant de routes à aussi peu de frais, en couvrant de gravier (pris des coteaux du voisinage) le fond des fondrières ou cours d'eau vaseux dans les endroits où il est impossible de se procurer du bois pour y jeter des ponts, et en redressant les chemins sinueux tracés primitivement par les bisons, les sauvages nomades ou les affréteurs, et que les voyageurs n'étaient que trop heureux de suivre, au lieu de courir les risques des traversées des endroits dangereux ou de se perdre en cherchant à améliorer les anciennes routes inutilement tortueuses.

Je dois mentionner ici que la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique ayant pris possession de la ligne télégraphique construite par le gouvernement entre Winnipeg et Port-Arthur, distance de 436 milles, comme faisant partie de l'équipement nécessaire de la voie permanente qui lui a été transférée, je ne l'ai pas inspectée lors de ma dernière visite dans les provinces du Nord-Ouest et n'ai pas fait non plus de rapport sur l'état où elle se trouve.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,
Surintendant, service des télégraphes et signaux.

Mr F. H. Ennis, secrétaire,
Département des Travaux publics.

ANNEXE No 23

TABLEAUX

INDIQUANT LES DIVERS

RÉGIMES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'UNIVERS,

LA LONGUEUR DES LIGNES, LE NOMBRE DE BUREAUX ET DE DÉPÊCHES, ETC.

AINSI QUE LES

PRINCIPAUX CABLES DE L'UNIVERS.

ANNEXE No. 23

LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'UNIVERS.

N° 40445.

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 13 novembre 1883.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que j'ai reçues du député du ministre des Travaux publics, je me suis efforcé de recueillir tous les renseignements possibles au sujet des régimes télégraphiques de différents pays, la longueur des lignes, le nombre des bureaux, celui des dépêches envoyées chaque année, etc., et j'ai l'honneur de vous transmettre aujourd'hui, sous forme de tableaux ci-annexés, le résultat de mes recherches. En outre, j'annexe copie de la lettre que m'a adressée Mr H. P. Dwight, gérant général de la compagnie de télégraphe *Great North Western.*

En consultant ces tableaux, on y remarquera que le Canada offre plus de facilités pour les communications télégraphiques que les Etats-Unis et aucun des pays d'Europe. Le nombre des bureaux au Canada est de 2,259, ou un bureau par 1,914 personnes, d'après les chiffres du recensement de 1881, tandis qu'en Suisse la proportion est de un bureau par chaque 2,500 personnes ; aux Etats-Unis, un par chaque 3,700 ; en Allemagne, un par chaque 4,300 ; en France, un par chaque 6,231, et en Angleterre, un par chaque 6,508.

La Suisse, me dit-on, fait des affaires télégraphiques exceptionnelles. Une très grande proportion du travail qui s'y fait en apparence consiste à répéter sur les lignes de cet Etat les dépêches transmises à ou par d'autres pays ; d'un autre côté, les nombreux touristes qui s'y rendent chaque année donnent de l'occupation à un plus grand nombre de bureaux d'été qu'on n'en peut trouver nulle part ailleurs.

Relativement au nombre des dépêches transmises par chaque bureau, la moyenne au Canada est de 1,441 ; en Allemagne de 1,571 : en Suisse de 2,748 ; en France de 3,300 ; aux Etats-Unis, de 4,062, et en Angleterre de 5,758.

En Europe, la moyenne des dépêches est plus considérable qu'au Canada parce que la population y est plus dense, tandis qu'aux Etats-Unis cela vient en grande partie des importantes spéculations de la Bourse de New-York, Chicago et autres grandes villes ; des millions de dépêches transmises chaque année ne donnant seulement que la cote des effets publics, du grain, etc.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JNO. A. PHILLIPS.

Mr F. H. ENNIS,
Secrétaire du département des Travaux publics.

COMPAGNIE DE TÉLÉGRAPHE GREAT NORTH WESTERN,
BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL, TORONTO, 18 octobre 1883.

CHER MONSIEUR,—Il n'a pas été publié d'état abrégé que j'aie sous la main contenant les renseignements que vous demandez. Aussitôt que je pourrai me les procurer, je me ferai un plaisir de vous les transmettre. En attendant, je dois dire que le Canada possède, autant qu'on peut l'évaluer, et offre à l'usage du public et au commerce, en chiffres ronds, 20,000 milles de fils et 2,000 bureaux ou stations télégraphiques.

Je vous envoie sous ce pli une brochure* publiée dernièrement, qui fait sensation, dans laquelle vous trouverez la statistique des télégraphes américains et anglais,

**The Western Telegraph Company: Its Past, Present, and Future.* Publié par Hotchkiss, Burnham et Cie, New-York, 1883.

ainsi que d'autres matières s'y rattachant qui pourront intéresser le ministre des Travaux publics.

Relativement aux télégraphes des Etats-Unis, vous voudrez bien remarquer que la statistique n'a trait qu'aux lignes de la principale compagnie, savoir: la *Western Union;* en y comprenant les compagnies moins importantes, les chiffres seraient probablement portés à environ 25,000 de fils et 300 à 400 bureaux de plus. Et tout cela, remarquez-le bien, sans comprendre les compagnies de téléphone, dont les affaires augmentent avec une rapidité étonnante et qui deviennent au Canada et aux Etats-Unis les rivales des compagnies télégraphiques et leur font une concurrence très forte.

Il est intéressant de faire la comparaison de la statistique des lignes télégraphiques du Canada, des Etats-Unis et d'Angleterre, et cette comparaison est de nature à nous faire honneur. Pour le nombre de milles des lignes et celui des bureaux, le Canada l'emporte sur l'Angleterre, proportion gardée de la population, par près de 4 pour 1. Le tarif des prix au Canada est peut-être le moins élevé du monde entier, toutes choses bien considérées, et soutiendra même favorablement la comparaison avec le taux réduit de six pence qui doit être mis en vigueur prochainement en Angleterre.

Nous importons d'Angleterre les fils et autres matériaux dont nous avons besoin, et comme il nous faut payer les droits et les frais de transport, tous ces articles nous coûtent de 25 à 50 pour 100 plus cher qu'en Angleterre. Les gages des préposés à l'entretien de la ligne, des télégraphistes et autres employés sont de 50 à 100 pour 100 plus élevés au Canada qu'en Angleterre, et les dépêches sont envoyées en moyenne trois ou quatre fois plus loin. L'entretien et les réparations de nos lignes sont plus coûteuses, parce que plusieurs d'entre elles sont très longues, suivent de mauvaises routes, traversent des déserts ou des districts colonisés en partie seulement, et que dans ces endroits les fils sont souvent brisés par la chute d'arbres et d'autres causes.

La compagnie du télégraphe *Great North-Western* transmet des dépêches moyennant un chelin (25 cents) à 1,200 milles, et moyennant 15 cents aux villes situées dans un rayon de 12 milles. Le parlement anglais a adopté le nouveau tarif de six pence (15 cents), malgré l'opposition vigoureuse faite à cette mesure par le gouvernement. Après bien des années, le taux d'un chelin s'était enfin trouvé suffisant pour couvrir les frais d'exploitation des lignes anglaises. En le réduisant à six pence, il faudra doubler le montant d'affaires pour arriver au même résultat. Cette augmentation d'affaires exige de plus grandes facilités et entraînera des dépenses de toutes sortes plus considérables. D'après l'évaluation du directeur-général des Postes, en administrant les affaires en vertu du taux réduit, même après avoir ajouté ces facilités et diminué le nombre de mots des dépêches, ce qu'il se propose de faire, on perdra au moins $850,000 par année. Je mentionne ces faits parce que je vois parfois nos journaux mentionner les progrès des lignes télégraphiques anglaises, et on paraît en conclure que nous sommes arriérés sous ce rapport au Canada. Je n'ai cependant rien vu encore qui me prouve que ce soit le cas.

Bien à vous,

H. P. DWIGHT.

Mr F. H. Ennis,
Secrétaire du département des Travaux publics.

N° 1.—TABLEAU des différents régimes télégraphiques de l'univers, autant qu'il a été possible de s'en assurer, jusqu'au 30 juin 1883.

Continent.	Pays.	Longueur des lignes, milles.	Longueurdes fils, milles.	Nombre de bureaux.	Nombre de dépêches.	Proportion de la population par chaque bureau.
Europe	Autriche-Hongrie	31,121	91,526	3,669	8,865,000	10,286
	Belgique	3,535	17,383	827	3,791,000	6,674
	Bulgarie	1,495	2,111	37	280,000	54,054
	Danemark	2,190	5,254	187	1,125,000	11,211
	France	45,878	121,696	5,885	19,466,000	6,231
	Allemagne	45,070	161,888	10,508	17,507,000	4,300
	Grande-Bretagne	26,289	122,785	5,443	31,346,000	6,508
	Grèce	1,906	2,865	88	397,000	22,479
	Italie	16,692	55,364	2,470	6,250,000	11.522
	Luxembourg	192	332	23	84,000	8,913
	Monténégro	275	.....	11	.....	23,300
	Pays-Bas	2,448	8,789	418	3,282,000	10,215
	Norvège	4,676	9,688	132	847,000	13,697
	Portugal	2,713	6,808	202	1,121,000	23,776
	Roumanie	3,297	5,379	206	1,150,000	26,880
	*Russie	53,736	138,833	2,751	4,710,120	40.000
	Servie	1,341	1,948	67	233,000	24,925
	Espagne	10,013	25,302	383	2,222,000	43,403
	Suède	5,195	18,442	178	1,118,000	24,888
	Suisse	4,114	10,033	1,139	3,130,000	2,500
	*Turquie	17,085	.....	417	1,344,000	54,703
		280,261	.....	35,041	.....	.....
Asie	Chine	24	.....	.....	.....	.....
	Cochin-Chine	1,249	.....	.....	32,000	.....
	Indes anglaises	20,468	.....	239	1,431,000	.....
	Indes hollandaises	3,644	.....	82	391,000	.....
	Japon	3,929	.....	125	1,272,000	.....
	Perse	3,623	.....	78	500,000	.....
		32,937	.....	.....	.....	.....
Afrique	Algérie	4,212	.....	106	1,007,000	.....
	Cap de Bonne-Espér.	3,140	.....	.....	.....	.....
	Egypte	4,872	.....	168	.....	.....
	Etats libres d'Orange	1,274	.....	.....	.....	.....
	Tunis	599	.....	10	.....	.....
		14,097	.....	.....	.....	.....
Amérique du Nord	Canada	23,320	45,728	2,259	3,256,640	1,914
	Etats-Unis	143,940	450,000	13,538	55,000,000	3,700
	Mexique	10,578	.....	363	745,000	26,584
		177,838	.....	16,160	.....	.....
Amérique centrale et du Sud	République Argent.	7,303	.....	485	291,000	.....
	Bolivie	475	.....	15	.....	.....
	Brésil	4,657	.....	131	254,000	.....
	Chili	5,714	.....	118	258,000	.....
	Colombie	1,839	.....	36	150,204	.....
	Costa Rica	451	.....	16	.....	.....
	Equateur	210	.....	10	.....	.....

* Y compris les possessions asiatiques.

N° 1.—TABLEAU des différents régimes télégraphiques de l'univers, autant qu'il a été possible de s'en assurer, jusqu'au 30 juin 1883.

Continent.	Pays.	Longueur des lignes, milles.	Longueur des fils, milles.	Nombre de bureaux.	Nombre de dépêches.	Proportion de la population par chaque bureau.
Amérique Centrale et du Sud	Guatémala	1,160	.....	63	222,000	.....
	Honduras	649	.....	.....	.....	.....
	Nicaragua	400	.....	.....	.....	.....
	Paraguay	44	.....	.....	.....	.....
	Pérou	1,374	.....	34	111,000	.....
	Uruguay	624	.....	21	38,310	.....
	Vénézuela	334	.....	.....	.....	.....
		25,264	.....	.....	.....	.....
Australie	Nouv.-Galles du Sud	7,955	.....	.....	.....	.....
	Queensland	5,768	.....	.....	.....	.....
	Austral. méridionale	4,754	.....	.....	.....	.....
	Australie occidentale	1,555	.....	.....	.....	.....
	Victoria	3,215	.....	.....	.....	.....
	Nouvelle-Zélande	3,706	.....	.....	.....	.....
	Tasmanie	878	.....	.....	.....	.....
		27,831	.....	675	.....	4,200
Iles diverses	Ceylon	813	.....	.....	.....	.....
	Cuba	2,796	.....	187	.....	.....
	Iles d'Hawaï	39	.....	.....	.....	.....
	Jamaïque	470	.....	32	.....	.....
	Philippines	713	.....	37	.....	.....
	Porto Rico	466	.....	.....	.....	.....
		5,397	.....	.....	.....	.....

N° 2.—Distances approximatives de quelques-uns des principaux câbles sous-marins de l'univers. Tirées de la "Map of the World's Submarine Cables," publiée avec le Rapport général du ministère des Travaux publics, de 1867 à 1882.

De	A	Nœuds.	De	A	Nœuds.
Dover	*Calais	25	Lima (7 boucles)	Valparaiso, Chili	1,703
Ile du Pr.-Edouard	†Nouveau-Brunswick	10	Floride, E.-U	Cuba	125
Terreneuve	‡Cap-Breton, E.-U	85	Cuba (12 boucles)	Jamaïque, Antilles et Demerara	2,200
Irlande	§Terreneuve	2,200			
do	do 5 câbles subséquents, 1870 nœuds chacun	9,350	Jamaïque	Isthme de Panama	590
			Angleterre (2 boucles)	Gibraltar	1,154
			Gibraltar	Malte	1,120
Terreneuve	Sydney, Cap-Breton	280	Malte	Alexandrie, Egypte	924
do	do *via* St-Pierre	300	Suez, Egypte	Aden, Arabie	1,460
France	Saint-Pierre Miquelon	2,584	Aden	Bombay, Indes	1,818
Saint-Pierre	Massachusetts, E.-U	749	Madras, Indes	Singapour	1,808
Angleterre	Nouv.-Ecosse (direct)	2,540	Singapour (2 boucl.)	Hong-Kong, Chine	1,595
Nouvelle-Ecosse	Massachusetts, E.U	500	Singapour	Java	919
Angleterre	Lisbonne, Portugal	823	Java	Port Darwin, Aust'alie	1,131
Portugal	Madère	613	Hong-Kong (2 bouc.)	Japon *viâ* Shanghaï	1,668
Madère	Iles du Cap de Verdes	1,197	Angleterre (6 bouc.)	Aden	4,658
Cap de Verdes	Pernambouc	1,844	Aden	Zanzibar, Afrique	1,908
Para (11 boucles)	Buenos-Ayres	3,782	Zanzibar	Mozambique	625
Texas, E.-U	Vera-Cruz, Mexique	738	Mozambique	Baie D'Algoa	966
Santa-Cruz, Mexique (7 boucles)	Callao et Lima, Pérou	3,040	Baie D'Algoa	Natal	345
					57,377

Distance totale par câble de la Grande-Bretagne	à la Chine *viâ* les Indes		9,979
do	do	à l'Australie *viâ* les Indes	10,334
do	do	au Cap de Bonne-Espérance	8,502

*Premier câble sous-marin. Posé en 1851.
†Premier câble sous-marin en Amérique. Posé en 1852.
‡Second câble sous-marin en Amérique. Posé en 1856.
§Premier câble transatlantique. Posé en 1858.

N° 3.—Projets de câbles sous-marins tirés de la "Map of the World's Sub-Marine Cables," publiée avec le Rapport général du ministère des Travaux publics de 1867 à 1882.

De	A	Nœuds.	Observations.
Angleterre	Ile de Sable	2,450	Y compris et 100 milles pour le relier à l'Ile de Sable.
Ile de Sable	Bermudes	1,000	Y compris les sinuosités
Bermudes	Jamaïque	1,100	do et 200 milles pour le relier aux Bahamas.
Irlande	Baie Forteau, Canada	2,350	Y compris boucle de 500 milles au Nouveau-Brunswick.
Ecosse	Islande	440	Y compris les sinuosités.
Islande	Groënland	924	do
Groënland	Ile Charles, Détroit d'Hudson	935	do
Ile Charles, détroits d'Hudson	Fort Churchill, Baie d'Hudson	935	do
Port-Simpson, C.-B.	Unimak, Iles Aléoutiennes	1,320	do
Unimak	Attou	836	do
Attou	Cap Lopatka, ou Japon du Nord	715	do
Cap Lopatka	Rivière Amoor, ou Russie d'Asie	550	do
Japon	Hong Kong, Chine	1,100	do
Hong Kong	Nouvelle-Guinée	2,200	do
Nouv.-Guinée	Port-Darwin	660	do
		17,515	

Total de la longueur du câble de la Grande-Bretagne à la Russie d'Asie *viâ* Canada			6,650
do	do	à la Chine *viâ* Canada	7,920
do	do	à l'Australie *viâ* Canada	10,780

TABLEAU indiquant l'étendue, la valeur, les dépenses et les

(Autant qu'il est possible de s'en assurer

SITUATION DU RÉGIME.	Propriété du	Exploité par	MILLES D'ÉTENDUE.		
			Fils.	Poteaux	Câble
Terreneuve :—					
Port-aux-Basques—Cap Ray.....	Gouvernement.....	Cie du câble Anglo-Américain.....	14	14	.....
Nouvelle-Ecosse :—					
Sydney—Meat-Cove	do ...	Cie de tél. Western Union.	126	120	½
Lingan—Low-Point	do ...	do	5	5	.....
Halifax—Canso	do ...	do	208	208	.....
Rive Nord, Saint-Laurent :—					
Malbaie—Chicoutimi.....	do ...	C. de tél. Great North W...	92	92	.....
Malbaie—Betsiamits.....	do ...	do ...	146	146	1¼
Rive Sud, Saint-Laurent :—					
Grand-Métis—Bassin de Gaspé...	do ...	do ...	206	206	.....
Golfe Saint Laurent :—					
Ile d'Anticosti.....	do ...	Gouvernement.....	242	242	44¼
Iles de la Madeleine.....	do ...	do	85½	83½	73⅝
Baie de Fundy :—					
Grand-Manan—Eastport	do ...	do	29	29	9⅛
Territoires du Nord-Ouest :—					
Port-Arthur—Winnipeg	do ...	.....	433	433	.....
Qu'Appelle—Edmonton.....	do ...	Gouvernement.....	537	537	.....
Colombie-Britannique :—					
Dans la province.....	do ...	do	653	653	23½
Lignes du gouvernement au Canada	.....	.....	2,776½	2,768½	152

OTTAWA, 9 ctobre 1883.

recettes annuelles des lignes télégraphiques du Canada.

d'une manière certaine pour le moment.)

Construction.			Nombre des bureaux établis.	Moyenne annuelle actuelle.		
Commencée.	Finie.	Coût.		Dépenses.	Recettes.	
		$		$	$	
Nov. 1882.	Nov. 1882.	.....	2	250	.....	Subvention générale à la compagnie.
Nov. 1881.	Jan. 1882.	14,465	7	2,500	650	Le gouvernement perçoit les recettes.
Août 1881.	Août 1881.	635	2	150	.....	La compagnie perçoit les recettes.
.....	Nov. 1881.	16,000	12	.....	.....	$16,000 est le montant du boni accordé par le gouvernement.
Juin 1881.	Sept. 1881.	12,420	6	} 1,500	.....	Le gouvernement paie une sub. annuelle.
Juin 1881.	Oct. 1882.	26,335	12		.....	La compagnie perçoit les recettes.
.....	Nov. 1881.	16,000	14	.....	.....	$16,600 est le montant du boni accordé par le gouvernement.
Oct. 1880.	Juil. 1881.	85,925	10	4,000	550	
Août 1880.	Juin 1881.	91,485	9	2,000	450	
Nov. 1880.	Fév. 1881.	12,925	7	2,500	750	
1874	1878	} 426,800	.....	.....	.....	N'est pas exploitée actuellement.
1874	1882		5	7,100	600	
1864	1881	94,000	28	35,000	24,000	
.....	Avril 1883	$796,990	114	$55,000	$27,000	

F. N. GISBORNE,

Surintendant, service des télégraphes et signaux.

ANNEXE No 24.

TABLEAUX DES DISTANCES, Etc., Etc.

NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA; ROUTES OCEANIQUES ENTRE LE CANADA ET LES PAYS ÉTRANGERS; ROUTES CANADIENNES PAR EAU ET PAR TERRE JUSQU'AU LITTORAL DE L'OCÉAN; CHEMINS DE FER ET LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

PAR

G. F. BAILLAIRGÉ,
Député du ministre des Travaux Publics.

ANNEXE No 24.

PARTIE I.

TABLEAU DES DISTANCES, Etc.

NAVIGATION A L'INTÉRIEUR DU CANADA.

ANNEXE No 24.

Ire PARTIE.

INDEX DES TABLEAUX CONCERNANT LA NAVIGATION INTÉRIEURE DU CANADA.

N° 1.—Tableaux des distances, navigation du Saint-Laurent, depuis le Détroit de Belle-Ile jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur.
N° 2.—Tirant d'eau, navigation du Saint-Laurent.
N° 3.—Distances entre les principales localités de Montréal à Québec, en suivant la ligne centrale du chenal des navires.
N° 4.—Navigation du Saint-Laurent : Niveaux du fleuve et des lacs au-dessus de celui de la marée, à Albany et aux Trois-Rivières, d'après diverses autorités.
N° 5.—Niveaux constatés entre la marée basse aux Trois-Rivières et le niveau minimum observé dans le port de Montréal, à l'entrée inférieure de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.
N° 6.—Maximum et minimum des niveaux et des hauteurs d'eau sur le busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, dans le port de Montréal, adoptés précédemment et aujourd'hui par les ingénieurs du port, de l'aqueduc, les auteurs du projet Shearer et autres.
N° 7.—Observations sur le chenal dragué entre Québec et Montréal et le tirant d'eau dans les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.
N° 8.—Navigation des lacs depuis la tête du lac Supérieur jusqu'aux Trois-Rivières. Longueur, largeur, profondeur, superficie et élévation au dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.
N° 9.—Chenal des navires au travers des battures du lac Sainte-Claire.
N° 10.—Canal du Sault-Sainte-Marie.
N° 11.—Tableau indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation ; aussi les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.
N° 12.—Lac Saint-Jean ; longueur, largeur, superficie, niveau au-dessus de la mer, profondeur, les vents, la glace, etc.
N° 13.—Route d'eau, depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean.
N° 14.—Tableau indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1882 inclusivement.
N° 15.—Tableau des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1882, inclusivement.
N° 16.—Fleuve Saint-Laurent et route Dawson, du détroit de Belle Ile à Port-Arthur, sur la côte nord du lac Supérieur, et de ce dernier point à Winnipeg.
N° 17.—Distances approximatives de l'embouchure de la rivière Rouge, en descendant, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord ou Saskatchewan principale, et de là en remontant jusqu'à Fort-Edmonton.
N° 18.—Observations relatives aux bateaux à vapeur et au tirant d'eau sur la voie de navigation entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton, sur la Saskatchewan.
N° 19.—Cours d'eau et nappes d'eau navigables.—Manitoba et le Nord-Ouest.
N° 20.—Volume d'eau que décharge la rivière Saskatchewan et ses bras nord et sud.
N° 21.—Noms des navires qui fréquentent les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest.
N° 22.—Port-Nelson, Baie d'Hudson.
N° 23.—Tableau des principaux fleuves du globe, comparés au fleuve Saint-Laurent et à la rivière des Outaouais.

(N° de renvoi 40995.)

TABLEAUX DES DISTANCES, ETC.

N° 1.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de navigation.	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap-Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap-Whittle	Phare ouest d'Anticosti	do	201	441
Phare ouest d'Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do eau de marée	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe-Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Extrêm. sup. de l'Ile Croyle	Canal de la P'te Farran	¾	1,071
Extrêm. sup. de l'Ile Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide-Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide-Plat	Village de la P'te-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la P'te-Iroquois	Extrêm. sup. de la Presqu'Ile	Canal de la P'te Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe-Cardinal, Edwardsburgh	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe-Cardinal	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapide des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburgh	Lac Erié	232	1,593
Amherstburgh	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'Ile Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,636
Pied de l'Ile Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'Ile Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'Ile Saint-Joseph	Pied du Sault-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,986
Sault-Sainte-Marie	Tête du Sault-Sainte-Marie	Canal du Sault-Ste-Marie	1	1,987
Tête du Sault-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,384

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71¾ milles de navigation artificielle, et 2,312¼ de navigation naturelle.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles statutaires.

L'ascension totale, du point de marée au lac Supérieur, est aujourd'hui évaluée à 602¾ pieds, au-dessus du niveau de marée aux Trois-Rivières, et à 601·78 pieds au-dessus du niveau de marée, à New-York, d'après les informations les plus récentes, obtenues le 7 avril 1883

Pour les détails relatifs aux diverses sections de navigation sur les rivières et canaux, savoir :—les distances intermédiaires ou totales ; la chute intermédiaire et l'élévation totale au-dessus du niveau de la marée ; les dimensions et la profondeur de chaque canal et de chaque écluse, etc., sur la route navigable du Saint-Laurent et de ses affluents, etc., *voyez* les tableaux nos 4, 5, 13, 14, 15, 29 de l'annexe n° 30 du Rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour les dates de l'ouverture et de la clôture de la navigation, *voir* l'annexe n° 17. G.F.B.

N° 2.—Tirant d'eau—Navigation du Saint-Laurent.

Sections de navigation.	Minimum de la profondeur en 1882.	Profondeur lorsque les travaux en voie d'exécution seront achevés. — *Voir* observations au n° 7.
Chenal dragué—De Québec à Montréal—En voie d'exécution	22	25
Canal Lachine—Agrandissemeat presque achevé	9	12
Canal Beauharnois—Sera agrandi, ou l'on construira un autre canal vis-à-vis, sur la rive nord	9	12
Canal de Cornwall—Agrandissement commencé en 1876	9	12
Canaux de Williamsburgh—Seront agrandis	9	12
Canal Murray—En voie de construction—Ne se trouve pas sur la ligne principale de navigation	10	10
Canal de la baie de Burlington—Ne se trouve pas sur la ligne principale de navigation	10	10
Canal Welland—Agrandissement achevé	12	12
Canal du Sault-Sainte-Marie—Etat du Michigan—Agrandissement achevé	16·8	16·8

N° 3.—DISTANCES ENTRE LES DIVERSES LOCALITÉS DE MONTRÉAL A QUÉBEC.

Mesurées en milles anglais en tenant le centre du chenal des navires.

De	A	Milles statutaires. Intermédiaires.	Milles statutaires. Total.
Montréal, quai de l'île, vis-à-vis la douane	Longue-Pointe	$6\frac{1}{10}$	$6\frac{1}{10}$
Longue-Pointe	Pointe-aux-Trembles, *en haut*	4	$10\frac{1}{10}$
Pointe-aux-Trembles, *en haut*	Varennes	$3\frac{4}{10}$	$13\frac{1}{2}$
Varennes	Cap Saint-Michel	$2\frac{3}{10}$	$15\frac{8}{10}$
Cap Saint-Michel	Verchères	$5\frac{8}{10}$	$21\frac{6}{10}$
Verchères	Phare de l'île aux Prunes	$1\frac{1}{10}$	$22\frac{7}{10}$
Phare de l'île aux Prunes	Chenal de Contrecœur, entrée supérieure.	$6\frac{1}{20}$	$28\frac{3}{4}$
Chenal de Contrecœur, entrée supérieure.	Lavaltrie	$1\frac{1}{2}$	$30\frac{1}{4}$
Lavaltrie	Chenal de Contrecœur, entrée inférieure.	$4\frac{3}{4}$	35
Chenal de Contrecœur, entrée inférieure	Lanoraie	$1\frac{3}{10}$	$36\frac{3}{10}$
Lanoraie	Sorel, vis-à-vis du phare	$8\frac{7}{10}$	45
Sorel, vis-à-vis du phare	Phare de l'île de Grâce	$3\frac{3}{4}$	$48\frac{3}{4}$
Phare de l'île de Grâce	Phare de l'île aux Roches	$3\frac{1}{2}$	$52\frac{1}{4}$
Phare de l'île aux Roches	Phare-flottant n° 1	$5\frac{1}{4}$	$57\frac{1}{2}$
Phare-flottant n° 1	do 2	$2\frac{9}{10}$	$60\frac{4}{10}$
do 2	Bouée blanche	$4\frac{4}{10}$	$64\frac{8}{10}$
Bouée blanche	Phare-flottant n° 3	$6\frac{1}{2}$	$71\frac{3}{10}$
Phare-flottant n° 3	Port-Saint-François	$4\frac{2}{10}$	$75\frac{1}{2}$
Port-Saint-François	Trois-Rivières	$6\frac{1}{2}$	82
Trois-Rivières	Bécancour, bouée en fer au coude	$5\frac{6}{10}$	$87\frac{6}{10}$
Bécancour, bouée de fer au coude	Champlain	6	$93\frac{6}{10}$
Champlain	Quai de Batiscan	$7\frac{9}{10}$	$101\frac{1}{2}$
Quai de Batiscan	Cap-Levraut	4	$105\frac{1}{2}$
Cap-Levraut	Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal	$3\frac{1}{4}$	$108\frac{3}{4}$
Cap-à-la-Roche, centre du nouveau chenal.	Cap-Charles	$2\frac{1}{4}$	111
Cap-Charles	Rapides du Richelieu	9	120
Rapides du Richelieu	Quai du Platon	$4\frac{9}{10}$	$124\frac{9}{10}$
Quai du Platon	Sainte-Croix	$5\frac{8}{10}$	$130\frac{1}{2}$
Sainte-Croix	Ecureuils	$1\frac{1}{2}$	132
Ecureuils	Pointe-aux-Trembles, *en bas*	7	139
Pointe-aux-Trembles, *en bas*	Cap-Rouge	12	151
Cap-Rouge	Québec, quai de la douane	$9\frac{1}{4}$	$160\frac{1}{4}$

N° 4.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

N° 4.—NIVEAUX du fleuve et des lacs au-dessus du niveau de la marée à Albany et aux Trois-Rivières, d'après les autorités suivantes :—

Section de navigation.	Au-dessus du niveau de la marée à Albany.	Au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.						
	Ingénieurs des E.-U., 1816, 1876, 1882, 1883.	Cartes de l'Amirauté, 1817, 1818, 1822, 1823.	Rubidge, 1846.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires, Shanly, 1858.	Canal projeté de l'Outaouais pour les navires, Clarke, 1859.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1867.	Rapport de la commission des canaux, 1871.	Rapport du ministère des Travaux publics, 1882.
Albany, rivière Hudson ...	0·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Trois-Rivières, fleuve St-Laurent	.....	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00	0·00
Montréal, fleuve Saint-Laurent	.....	.....	12·75	13·00	12·75	13·25	11·00	11·75
		1817.						
Kingston, lac Ontario...	.....	232·20	234·00	.....	.....	234·00	234·00	240·00
Oswego do ...	245·15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Lac Erié, explor. de 1816.	564·85	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do do 1876...	571·68	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
do rapport de 1882.	568·57	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
		1818.						
do autorités canadiennes	.....	564·00	564·00	.....	.....	564·00	564·00	566·75
Lac Sainte-Claire.....	.....	.....	.....	.....	.....	572·00	568·00	570·75
		1822.						
Lac Huron.....	.....	590·00	594·00	.....	.....	578·00	574·00	576·75
		1822.						
B. Georgienne, lac Huron	.....	594·00	594·00	572·00	574·00	578·00	578·00	576·75
Lac Michigan	.....	.....	.....	.....	.....	580·00	578·00	578·75
	Hauteur moyene au-dessus du niv. de la marée à New-York							
Lac Supérieur, Sault-Ste-Marie	601·78	1823. 627·00	.....	.....	.....	600·00	600·00	602·75

OBSERVATIONS.

(*a*) La marée à Albany signifie la moyenne de la marée basse, qui est d'environ un pied plus élevée que la marée la plus basse.—*Voir* le télégramme du major D. L. Malloy, ingénieur et arpenteur-adjoint de l'Etat de New-York, n° 32607, en date du 12 mars 1883.

MONTANT ET BAISSANT MOYENS DE LA MARÉE À ALBANY ET À NEW-YORK.

(*b*) Suivant un télégramme reçu le 23 avril 1883 de John G. Parke, chef intérimaire des ingénieurs, à Washington, E.-U., le montant et le baissant moyens de la marée à l'île du Gouverneur, port de New-York, est de 4·40 pieds, et à Albany il est de 2.32 pieds. (*Voir* n° 33865.)

DÉCLIVITÉ DE LA RIVIÈRE HUDSON DEPUIS ALBANY JUSQU'À NEW-YORK.

(*c*) Suivant une lettre datée à Washington, E.-U., le 1er mai 1883, de Richard D. Cutts, préposé intérimaire du bureau d'hydrographie et de géodésie des Etats-Unis, la différence de niveau à marée basse, entre l'île du Gouverneur (port de New-York) et Albany, où la déclivité totale entre les deux points est de 4·27 pieds. (*Voir* n° 34047.) *Voir* les observations *d*, *e*, *f*, sur la page suivante.

N° 5.—DES TROIS-RIVIÈRES A MONTRÉAL.

ELÉVATION au-dessus de la marée la plus basse observée aux Trois-Rivières, telle qu'établie par les niveaux pris durant la construction du chemin de fer du Nord, de 1876 à 1879, et en février 1883.

Désignation.	Point de repère—chemin de fer du nord, entre Montréal et Québec.	Elévation.	
		Intermédiaire.	Au-dessus de l'eau basse aux T.-Rivières.
Niveau minimum de l'eau observé aux Trois-Rivières par R. Steckel, jusqu'au 19 septembre 1881	39·55	0·00	0·00
Som. de l'ang. S.E. du quai de la Cie du Richelieu aux T.-Riv.	56·55	17·00	17·00
Point de repère au sommet de la maçonnerie du pont du chemin de fer, rivière Saint-Maurice, 2 milles en amont de l'emb...	90·00	33·45	50·45
Point de repère, sommet du pont du chemin de fer, à Terrebonne	81·17	8·83	41·62
Sommet du couronnement de l'ancienne écluse n° 1, à l'entrée du canal Lachine. Montréal, à environ 19 milles du pont du chemin de fer de Terrebonne	67·19	13·98	27·64
Niveau minimum de l'eau observé à Montréal, depuis septembre 1852 : du 8 au 9 novembre 1879, et le 6 octobre 1881, au pied du canal Lachine, vieille écluse	51·28	15·91 Pieds d'eau sur le busc infér. de l'écluse n° 1.	11·73
Sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, Montréal	35·86	15 42	—3·69
Niveau de l'eau basse, actuellement adopté, par la commission du port : Profondeur sur le busc, 16½ pds ; niveau de l'eau basse antérieurement adopté par la commis. du port de Montréal : sur le busc, 17 ; moyenne d'été de l'aqueduc de Montréal : sur le busc, 19 pds.		Elévat. au-des. du busc infér. de l'écluse n° 1.	
Sommet du cour. de la vieille écluse n° 1, au-des. du busc d'aval.	67·19	31·33	27·64
Niv. maxim. de l'inond. en amont du pont Victoria, avril 1858.	79·61	43·75	40·06
Niveau d'été sur les battures du lac Saint-Pierre, 10·50 pieds ; cela correspond a 17 pieds sur le busc inférieur de l'écluse n° 1, Montréal			

OBSERVATIONS.—Suite.

Voir tableau précédent, n° 4, navigation du Saint-Laurent.

(*d*) Le niveau de la marée aux Trois-Rivières est le plus bas qui ait été constaté jusqu'au 19 septembre 1881. Il est de 17 pieds au-dessous du point de repère, à l'angle sud-est du quai de la compagnie de navigation Richelieu et Ontario.—*Voir* notes en date du 21 février 1883, n° 33687.

(*e*) L'élévation du niveau de l'eau basse, 11·75 pieds, à Montréal, au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières, représente une profondeur de 15·40 pieds d'eau sur le seuil de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine.

(*f*) L'élévation moyenne du lac Supérieur au-dessus du niveau de la mer se réfère au niveau moyen de la marée à New-York.—*Voir* le télégramme du major Farquhar, ingénieur, daté de Détroit, le 7 avril 1883, n° 33363.

G. F. B.

N° 6.—PORTS DES TROIS-RIVIÈRES ET DE MONTRÉAL.

NIVEAUX de l'eau haute et de l'eau basse au-dessus de la marée aux Trois-Rivières, et du sommet du busc d'aval de la vieille écluse n° 1, au pied du canal Lachine, à Montreal.

Désignation.	Point de repère—Ingénieurs du port de Montréal.	Point de repère—Ingénieurs du chemin de fer de la Rive Nord.	Au-dessus du sommet du busc inférieur de la vieille écluse n° 1 du canal Lachine, Montréal.	Elévation au-dessus du niveau de la marée aux Trois-Rivières.
Niveau minimum observé aux Trois-Rivières le 19 septembre 1881	84·69	39·55	(—)3·69	0·00
Sommet du busc inférieur, vieille écluse n° 1, à l'entrée inférieure du canal Lachine	81·00	35·86	0·00	(—)3·69
Niveau minimum observé à Montréal, depuis septembre 1852 jusqu'au 8 et 9 novembre 1879, et jusqu'au 6 octobre 1881	96·42	51·28	15·42	+11·73
Niveau minimum, port de Montréal, tel qu'adopté récem. par la commisison du port de Montréal.	97·50	52·36	16·50	+12·81
Niveau minimum, port de Montréal tel que précédemment adopté	98·00	52·86	17·00	+13·31
Niveau d'été, aqueduc de Montréal—T. C Keefer...	100·00	54·86	19·00	+15·31
Niveau du couronnement de la vieille écluse n° 1..	112·33	67·19	31·33	+27·64
Niveau maximum de l'inondation, au-dessus du pont Victoria, en 1858	124·75	79 61	43·75	+40·06
Point de repère de l'artillerie, sur la rampe du mur de revêtem., en face du marché Bonsecours.				
D'après les ingénieurs du projet Shearer...	119·63	74·49	38·63	+34·94
D'après John Sutcliffe, I.C.	119 61	74·47	38·61	+34·92
D'après les ingénieurs du port de Montréal	119·57	74·43	38·57	+34·88

N° 7.—NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

OBSERVATIONS sur le chenal dragué entre Québec et Montréal, et le tirant d'eau dans tous les canaux sur la voie principale de navigation du Saint-Laurent.

CHENAL DRAGUÉ ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

D'après le rapport de John Kennedy, ingénieur en chef de la commission du port de Montréal, en date du 18 octobre 1882, le chenal entre Québec et Montréal a été dragué jusqu'à une profondeur de 25 pieds, à l'eau basse, excepté aux endroits suivants :

1. Le cap Charles, où l'on a fait une tranchée dans le haut-fond jusqu'à une profondeur de 22 pieds 3 pouces, mais où il reste à enlever des cailloux, ainsi que de la roche détachée.

2. Le cap à la Roche, où on a coupé une tranchée traversant presque toute la batture et dont la profondeur est de 22 pieds.

La largeur des parties draguées du chenal varie de 350 à 450 pieds.

(*Voir* l'annexe n° 10 au rapport du ministre des Travaux publics pour 1867-1882, pages 452 à 456.

(Pour plus amples détails, *voir* le n° 28839, ou l'annexe n° 13 du rapport imprimé du ministre des Travaux publics pour 1881-82, pages 153-154.)

Aujourd'hui, on insiste auprès du gouvernement pour qu'il donne partout 27½ pieds de profondeur au chenal entre Montréal et Québec.

CANAUX—VOIE DU FLEUVE SAINT-LAURENT.

Lorsque l'agrandissement des canaux fut résolu, en 1871, l'échelle de navigation fut fixée à une profondeur uniforme de 12 pieds sur toute la voie du Saint-Laurent. L'exécution de ce projet fut autorisée en 1873.

En 1875, on représenta vivement l'opportunité d'approfondir les divers chenaux de manière à permettre aux navires tirant 14 pieds d'eau de les franchir.

Le gouvernement acquiesça à cette demande, et des ordres furent donnés de poser les fondations de toutes les structures permanentes, sur les sections non encore adjugées à l'entreprise, à une profondeur correspondant à 14 pieds d'eau sur les buscs des écluses.

Les ordres ainsi donnés s'appliquaient à toutes les constructions importantes sur la voie principale de navigation entre le lac Erié et la cité de Montréal.

Sur tous les canaux agrandis, les écluses auront partout 270 pieds de longueur entre les portes, 45 pieds de largeur, et à leur achèvement, il y aura une profondeur de 14 pieds d'eau sur les seuils.

Cela permettra à presque tous les navires de construction ordinaire de les franchir avec une charge pesant mille tonneaux et davantage; mais comme il semble y avoir une tendance à augmenter la largeur du travers et la section transversale des navires destinés au transport du fret, il est probable qu'avant longtemps, les canaux seront fréquentes par des navires jaugeant au moins 1,500 tonneaux.

(Relativement à ce qui précède et pour plus amples détails, *voir* les pages 4 et 5 du rapport de M. John Page, ingénieur en chef des canaux, en date du 16 février 1880, et publié la même année.)

CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

D'après un télégramme, n° 33238, en date du 5 avril 1883, du major Farquhar, chargé de la direction des travaux sur ce canal, le maximum de l'élévation de la nouvelle écluse du canal agrandi est de 18.6 pieds, et le minimum 16.8 pieds.

OTTAWA, 9 avril 1883. G. F. BAILLAIRGÉ, *D. M. T. P.*

N° 8.—NAVIGATION DES LACS.

DU LAC SUPÉRIEUR AU POINT DE MARÉE.

Nom des lacs et rivières qui les relient.	Milles statutaires.			Profondeur en pieds.		Superficie en milles carrés.	Elévation au-dessus du niveau de la mer, aux Trois-Rivières.
	Maximum de longueur.	Maximum de largeur.	Largeur moyenne	Maximum.	Moyenne.		
							Pieds.
Supérieur	390	160	80	.....	900	32,000	602¾
Rivière Sainte-Marie	35	4	1	60	30	.....	584¾
Michigan	245	84	58	.....	1,000	22,400	578¾
Green Bay	100	25	18	.....	500	2,000	578¾
Détroit de Mackinaw	50 Non ajouté ci-dessous.	20	10	200	40	.....	578¾
Baie Georgienne	130	55	40	.....	500	.....	576¾
Huron	270	105	70	900	450	23,000	576¾
Rivière Sainte-Claire	33	.....	.....	50	35	.....	.....
Lac Sainte-Claire	25	25	20	27	15	360	570¾
Rivière Détroit	25	3	1	37	20	.....	.....
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	566¾
Rivière Niagara	35	3	1	.....	30	.....	.....
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	240
Lac Saint-François	33	5	4	80	36	132	142
Lac Saint-Louis	15	7	5	68	30	75	58
Lac Saint-Pierre	30	9	7	40	8	200	0
Fleuve Saint-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières	186	.....	.....	.....	20	.....	.....
Parcours total de la navig sur les lacs	2,112	Y compris les sections du fleuve				96,867	.....
do do	1,778	A l'exclusion des sect. du fleuve				.....	.....

N° 9.—CANAL DES NAVIRES AU TRAVERS DES BATTURES DU LAC SAINTE-CLAIRE, MICHIGAN, E.-U.

EXTRAIT du rapport annuel de l'ingénieur en chef, E.-U. A., au Secrétaire de la guerre, E.-U., daté Washington, D.C., octobre 1882.

"Ce canal a été projeté en 1866, dans le but d'obtenir un chenal droit de 300 pieds de large et de 13 pieds de profondeur; il fut modifié en 1874 de manière à donner un chenal de 200 pieds de large et 16 pieds de profondeur, et pour la somme dépensée jusqu'au 30 juin 1881, de $591,544.09, on a eu un chenal de cette largeur et de cette profondeur." (*Voir* annexe 118 du rapport.)

N° 10.—CANAL DU SAULT-SAINTE-MARIE.

Ce canal, qui permet d'éviter les rapides de la rivière Sainte-Marie, qui relie les eaux des lacs Huron et Supérieur, est situé dans l'Etat du Michigan, et a été originairement projeté en 1837. Le canal ne fut cependant commencé que le 4 juin 1853, et le premier bateau franchit l'ancien canal le 18 juin 1855. Prix de l'ancien canal à la date du 14 mai 1855, $999,802.46. En 1870, l'agrandissement du canal fut commencé, et il a été ouvert à la navigation le 1er septembre 1881, mais il n'a été terminé qu'en 1882, époque à laquelle le coût de l'agrandissement s'élevait à $2,405,000. Le bief supérieur du canal agrandi est de 5,500 pieds de long; la largeur minimum de 108 pieds, et la largeur à l'entrée d'amont 500 pieds. La nouvelle écluse du canal agrandi est de 515 pieds de long, 80 pieds de large dans le sas, 60 pieds de large entre les portes, avec 16 pieds d'eau sur les seuils à l'eau basse moyenne; l'ascension totale varie de 16¾ à 18 pieds. Les deux vieilles écluses au pied du canal ont chacune 350 pieds de long, 70 pieds de large au haut de la chambre et 61 au plafond, 70 pieds entre les portes, avec 12 pieds d'eau sur les seuils. *

Années.	Recettes brutes.	Tonnage.	Nombre de voiliers.	Nombre de bateaux à vapeur.	Nombre de passages.	Ouvert.	Fermé.
	$ cts.						
1855	4,374 66	106,296	.....	.....	.....	18 juin	23 nov.
1856	7 575 78	101,458	.....	.....	.....	4 mai	28 do
1857	9,466 74	180,820	.....	.....	.....	9 do	30 do
1858	10,848 80	219,819	.....	.....	.....	18 avril	20 do
1859	16,941 84	352,642	.....	.....	.....	3 mai	28 do
1860	24,777 82	403,657	.....	.....	.....	11 do	26 do
1861	16,672 16	276,639	.....	.....	.....	3 do	14 do
1862	21,607 17	359,612	.....	.....	.....	27 avril	27 do
1863	30,574 44	507,434	.....	.....	.....	28 do	24 do
1864	34,287 31	571,438	1,045	366	1,411	2 mai	4 déc.
1865	22,339 64	409,062	602	395	997	1er do	3 do
1866	23,069 54	458,530	555	453	1,008	5 do	3 do
1867	33,515 54	556,898	839	466	1,305	4 do	3 do
1868	25,977 14	432,563	817	338	1,155	2 do	3 do
1869	31,579 96	524,884	939	399	1,338	4 do	29 nov.
1870	41,896 43	690,825	1,397	431	1,828	29 avril	1er déc.
1871	33,865 45	752,100	1,064	573	1,637	8 mai	29 nov.
1872	41,232 44	914,735	1,212	792	2,004	11 do	26 do
1873	44,943 18	1,204,445	1,549	968	2,517	5 do	18 do
1874	38,922 97	1,070 857	833	901	1,734	12 do	2 déc.
1875	41,199 04	1,259,533	569	1,464	2,033	12 do	2 do
1876	46,867 30	1,541,676	684	1,733	2,417	8 do	26 nov.
1877	44,351 43	1,439,215	1,401	1,050	2,451	2 do	30 do
1878	49,437 00	1,667,136	1,091	1,476	2,567	8 avril	3 déc.

* *Voir* n° 41020, télégramme de H. G. Wright, ingénieur en chef, daté Washington, 28 novembre 1883. La statistique relative aux années postérieures à 1878 n'a pu être obtenue.

N° 11.—TABLEAU indiquant les plus petites écluses sur les diverses voies de navigation ; aussi, les dimensions des plus gros navires qui peuvent franchir ces écluses.

Nom du canal.	Dimensions des écluses, en pieds.			Dimensions des navires, en pieds.			Tonnage des navires.
	Longueur.	Largeur.	Profondeur d'eau sur les seuils.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau, avec chargement.	
Lachine	270	45	12	250	44	12	1,000
Beauharnois	200	45	9	180	44	9	700
Cornwall	200	55	9	180	54	9	750
Williamsburg	200	45	9	180	44	9	700
Welland	270	45	12	250	44	12	1,000
Ecluse de Saint-Ours	200	45	7	180	44	7	600
Chambly	118	23½	7	110	23	6½	230
Rideau	134	33	5	120	31½	4½	250
Sainte-Anne	200	45	9	180	44	9	700
Carillon	200	45	9	180	44	9	700
Grenville	200	45	9	180	44	9	700
Culbute	200	45	6	180	44	6	550
Saint-Pierre	200	49½	18	199	49	17½	1,000
Canaux des Etats-Unis.							
Erié	110	18	7	102	17½	6½	220
Champlain	100	18	5	92	17½	4½	80
Saut-Ste-Marie (nouv'au)	515	80	16	490	58	16	Plusieurs nav. pourr. le franchir
do (ancien)	350	70	12	320	67	12	2,000

(Pour les détails sur les canaux, *voir* les profils sous forme de tableaux, nos 4, 5 12, 13, 14, 15 et 29 de l'annexe n° 30, du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.)

N° 12.—LAC SAINT-JEAN.

Le lac est à une distance d'environ 100 milles statutaires de Québec, en droite ligne; 41½ milles par le chemin le plus court à partir de Chicoutimi, et à 110.97 milles statutaires de Tadoussac, *viâ* la Petite-Décharge et la rivière Saguenay.

Sa plus grande longueur depuis Belle-Rivière, près du pied du lac, à son extrémité sud-est, jusqu'à l'embouchure de la rivière Mistassini, en remontant à la tête du lac à son extrémité nord-ouest ..... 27¾ mil. sta.

Sa plus grande largeur, depuis l'embouchure de la rivière Péribonca jusqu'à l'embouchure de la rivière Ouiatchouan, ou du nord au sud, en suivant le méridien ..... 20 "

Sa largeur en suivant le méridien au centre du lac ..... 17½ "

Contour du lac, suivant la carte publiée par le commissaire des terres de la Couronne, Québec, en 1880 ..... 85 "

Superficie du lac d'après E. E. Taché, sous-commissaire des terres de la Couronne, Québec ..... 365.40 "

L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après le rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de Québec, en date du 8 mars 1881 ..... 278 pieds.

L'élévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après la carte régionale de 1880 ..... 300 "

Elévation de son niveau au-dessus de la mer, d'après Richardson, à l'embouchure de la rivière Ashuapmouchouan, en juin 1870..... 293 pieds.

On dit que la profondeur du lac est généralement de 3 pieds à un mille du rivage, qu'elle varie de 12 à 54 pieds en gagnant le large sur une distance de 1½ mille à 3 milles du rivage, et qu'elle est de 60 pieds vers le milieu du lac.. 3 à 60 pds.

Voir la note S, partie III, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Bouchette, dans son Dictionnaire topographique, représente la profondeur du lac comme étant de 240 pieds au centre.

Au printemps, les eaux du lac montent de 15 à 34 pieds au-dessus du niveau d'hiver, et cela dans l'espace de quinze jours.

En automne, elles montent subitement de 3 à 4 pieds, durant les grands vents, mais seulement pour peu de temps.

Les inondations du printemps retardent considérablement la culture sur de grandes étendues de terres, autour du lac, ce qui a fait le sujet de nombreuses plaintes.

Sa Grandeur Mgr Racine, évêque de Chicoutimi, dans une lettre (n° 10666) en date du 29 décembre 1880, à sir Hector L. Langevin, ministre des Travaux publics, dit que l'écoulement des eaux du lac a beaucoup diminué depuis que le gouvernement a fait construire une glissoire et des digues à la tête de la "Petite-Décharge," et il demande en conséquence au gouvernement d'améliorer l'autre issue appelée la "Grande-Décharge."

Il a été accédé à cette demande, et les améliorations requises sont en voie d'exécution.

Exploration hydrographique.

Vers le commencement de juillet 1883, par ordre du ministre des Travaux publics, une exploration hydrographique du lac Saint-Jean a été commencée dans le but d'aviser aux moyens à prendre pour améliorer la navigation de ce lac.

Les vents.

Les vents du nord-ouest et du sud-ouest sont ceux auxquels le lac est le plus exposé.

La glace.

La glace commence à se former en novembre, et après le 10 décembre elle est devenue assez épaisse sur le lac pour permettre aux plus grosses charges d'y passer en sûreté.

La glace commence à disparaître sur les bords du lac vers le milieu d'avril.

Il en est complètement libre vers le 12 mai.

Le lit du lac.

Le lit du lac, suivant sir William Logan, et M. Richardson, un de ses aides, est formé d'une pierre calcaire qui s'élève à la surface sur la rive ouest.

Une description complète de la formation géologique de la région du lac Saint-Jean est donnée dans le rapport de la Commission géologique du Canada, depuis son commencement jusqu'à l'année 1863, où il fut publié. *Voir* les extraits dans la note H, partie III, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Pour plus amples détails relativement au climat, au sol, aux forêts, établissements, etc., des régions du lac Saint-Jean et du Saguenay, *voir* l'annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

G. F. B.

N° 13.—ROUTE D'EAU.

Depuis Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay, jusqu'à la tête du lac Saint-Jean, d'après la carte de l'Amirauté corrigée jusqu'à 1871, et celle qui a été publiée à Québec en 1880 par le département des terres de la couronne.

Noms des endroits.	Distance en milles. Par le routier imprimé.	Par la carte.		Largeur de la rivière Saguenay en milles.		Sur quel côté de la rivière Saguenay.	Profondeur au milieu de la rivière Saguenay à la basse marée.	Mouillage.	Observations.
	Marins.	Marins.	Statut.	Marins.	Statut.				
							En brasses.		
Tadoussac	0·00	0·00	0·00	0·75	0·86	Côté N.-E	104	Mouillage	Les côtes en arrière ont 400 pieds de hauteur.
Anse-à-l'Eau	0·50	0·50	0·58	0·80	0·92	do	88		
Anse-à-la-Barque	1·00	1·10	1·27	1·00	1·15	do	100	do	Les côtes en arrière ont 1,080 pieds de hauteur.
Baie et rivière Saint-Etienne	10·50	9·00	10·35	1·15	1·32	Côté S.-O	50	do	
Rivière Sainte-Marguerite		13·00	14·95	1·00	1·15	Côté N	72		
Iles St-Louis (pointe inférieure)	17·00	14·90	17·14	1·30	1·50	⅓ m. de la rive S.	39	do	
Ile Saint-Barthélemi	18·00	16·50	18·98	1·20	1·38	Près de la rive N.	90	do	
Rivière Petit-Saguenay		18·50	21·28	1·30	1·50	Côté S	98		
Rivière et anse Saint-Jean	24·00	21·80	25·07	2·50	2·88	do	118	do	
Anse du Cap Eternité		28·00	32·20	2·00	2·30	Côté S.-O			
Cap Eternité	30·00	28·50	32·78	0·90	1·04	Côté S	146		Les côtes en arrière sont de granit siénitique et de 1,500 pieds de hauteur.
Pointe-Trinité		32·00	36·80	1·70	1·96	Côté N	145		
Tableau		35·00	40·25	1·30	1·50	Côté S	142		
Descente-des-Femmes	42·00	40·20	46·23	1·90	2·18	Côté N	118	Mouillage	Côtes de granit siénitique et de gneiss.
Cap-à-l'Est	47·50	45·00	51·75	1·80	2·07	do	118		
Mi-ch. entre C. à l'E et C. à l'O.	47·00	46·00	52·90						
Cap-à-l'Ouest ou pd. de la Baie des Ha! Ha!		46·60	53·59	1·80	2·07	do	80		
				1·20	1·38	Dans le chenal	80	do	Vis-à-vis le Cap à l'Ouest.
Tête de la Baie des Ha! Ha!	55·00	52·40	60·26	2·50	2·88	Côté O	5 près du riv.		
Petits-Ilets	53·00	50·00	57·50	1·60	1·84	Côté N	60	do	
Pointe-aux-Roches	57·00	55·00	63·25	1·50	1·73	do	3½	do	
Chicoutimi	65·00	61·93	71.22	0.45	0·52	Côté S	2	do	De Chicoutimi à Terres-Rompues, la largeur de la rivière varie de 4 à 3, 2 et 5 dixièmes de mille statutaire.
Rivière Chicoutimi		62·80	72·22	0·40	0·46	do			
Riv. des Vases, Terres-Rompues.		67·15	77·22	0·20 à 0·50	0·23 à 0·58	Côté N	2 to 1		
Rivière Shipshaw		68·02	78·22	0·40		do	Pas de sondages.	La mer monte jusqu'ici.	Des Terres-Rompues au lac Saint-Jean, il y a de nombreux rapides.
Rivière aux Sables		69.76	80.22			Côté S	do		
Grand Remous ou rivière des Aulnaies, près la ligne du canton Kinogami		73·02	83·97	0·50	0·58	Côté N	do		

Rivière Duelos	.....	76·50	87·97	.....	.....	do	do		
Rivière Gervais	.....	82·58	94·97	.....	.....	do	do		
Confluent de la Grande et de la Petite-Décharge	.....	86·28	99·22	.....	.....	Entre N. et S....	do		
Embouchure de la Petite-Décharge, pied du lac St-Jean	.....	96·50	110·97	0·50	0·58	Extrémité N.-E. du lac.	do ...	.....	D. la direct. de l'O à l'extrêm. orientale du lac St-Jean.
Embouchure de la Grande-Décharge, pied du lac St-Jean	.....	97·58	112·22	1·00	1·15	do ...	do ...	.....	D. la direct. N.-O. à l'extrémité orientale du lac St-Jean.
Rivière Mistassini, *viâ* Grande-Décharge	.....	119·32	137·22	0·65	0·75	Extrémité N.-O. du lac.	do ...	.....	Sur une ligne droite à travers le lac jusqu'à son extrémité occidentale ou supérieure.
Rivière Mistassini, *viâ* Petite-Décharge	.....	118·02	135·72	.....	.....	do ...			
Rivière Peribonca, *viâ* do do	.....	113·45	130·47	0·87	1·00	Côté le plus au nord du lac....	do		
do Chomouchouan do do	.....	118·23	135·97	0·44	0·50	Ext. S.-O. du lac.	do		
do Ouiatchouan do do	.....	113·02	129·97	.....	.....	Rive S. do	do		
do Métabetchouan	.....	107·80	123·97	.....	.....	do do	do		

NOTE —Les distances mesurées sur la carte de l'Amirauté sont correctes. Celles qui sont données par le routier du Saint-Laurent publié en 1860, depuis la baie Sainte-Etienne jusqu'à Chicoutimi, paraissent comprendre 1½ mille depuis Tadoussac jusqu'à l'embouchure du Saguenay.—G.F.B.

N° 14.—TABLEAU indiquant le nombre de voyages, le tonnage et les équipages des bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port de Chicoutimi et d'autres endroits sur la rivière Saguenay depuis 1840 jusqu'à 1882, inclusivement.

Année.	Nombre de voyages.	Tonnage.	Equipages	Vapeurs.
1840	2	524	40	Unicorne.
1841	1	262	20	do
1842	1	250	20	North America.
1843	5	1,830	120	do et Alliance.
1844	4	1,165	90	Alliance.
1845	5	861	95	Pocahontas.
1846	6	1,128	112	Lady Colborne.
1847*	.....	.....	.....	
1848	3	1,620	60	Alliance.
1849	9	1,035	135	Rowland Hill
1850	9	1,035	135	do
1851	9	1,035	135	do
1852	9	1,035	135	do
1853	15	2,145	225	Saguenay.
1854	15	2,145	225	do
1855	15	2,145	225	do
1856	15	2,145	225	do
1857	15	2,145	225	do
1858	15	2,145	225	do
1859	15	2,145	225	do
1860	15	2,145	225	do
1861	19	5,320	570	Magnet.
1862	19	5,320	570	do
1863	19	5,320	570	do
1864	21	5,880	630	do
1865	21	5,880	630	do
1866	31	8,505	930	do et Champion.
1867	54	27,706	2,085	do et Union.
1868	42	19,880	1,560	do do
1869	77	36,593	2,255	do do
1870	84	39,526	2,395	Advance, St. George, Clyde, Magnet, Union et Clyde.
1871	89	41,568	2,585	do do
1872	80	30,155	1,630	Union et Clyde.
1873	14 91	6,100 77,208	280 2,730	St. George, Clyde, Union, Saguenay.
1874	81	71,148	2,400	Saguenay, Union, St. Lawrence.
1875	88	76,666	2,640	do do
1876	90	81,115	2,700	do do
1877	96	82,356	2,880	do do
1878	106	92,861	3,180	do do
1879	78	72,929	2,340	do et St. Lawrence.
1880	77	73,985	3,250	do do
1881	100	69,598	3,500	do Union, St. Lawrence et Chicoutimi.
1882	67	66,959	2,890	do et St. Lawrence.

* En 1847 les bateaux à vapeur étaient employés au service de transport des immigrés de la Grosse-Ile à Montréal.

Voir n° 32,347, daté du 2 mars 1883, de M. A. Gaboury, secrétaire de la Compagnie de navigation à vapeur du Saint-Laurent, Québec.

N° 15.—Tableau des navires d'outre-mer qui ont pris chargement dans les ports des comtés de Chicoutimi et Saguenay, depuis 1840 jusqu'à 1882, inclusivement, donnant le nombre des navires, leurs tonnage et équipages, pour chaque année et chaque port.

Année.	Chicoutimi.			Tadoussac.			Les Escoumains			Sault-au-Cochon.		
	No. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipages.	No. de navires.	Tonnage enregistré	Equipages.	No. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipages.	No. de navires.	Tonnage enregistré.	Equipages.
1840												
1841												
1842												
1843												
1844												
1845												
1846												
1847												
1848												
1849												
1850												
1851												
1852	45	19,908	617									
1853	23	10,478	329									
1854	23	13,738	358									
1855	9	5,771	160									
1856	16	12,235	285									
1857	21	13,490	324									
1858	13	8,749	232									
1859	28	14,534	406									
1860	31	15,853	475									
1861	31	21,999	541									
1662	13	10,758	263									
1863	21	12,244	310									
1864	19	12,395	310									
1865	18	14,767	385									
1866	28	19,812	533									
1867	13	7,892	174									
1868	17	12,301	304									
1869	25	17,215	383	18	11,275	254	9	8,215	246			
1870	15	11,355	243	6	4,926	101						
1871	15	11,714	242	4	2,057	50						
1872	34	22,077	494	1	531	12						
1873	31	19,826	458	3	1,715	38						
1874	44	25,270	620	7	3,170	79	6	3,127	76	1	498	14
1875	34	17,266	442	5	2,021	57	1	654	14	6	3,275	77
1876	28	15,682	379	3	776	29	5	2,214	61	3	1,454	35
1877	27	18,093	398	5	3,215	73	1	271	91	8	4,441	101
1878	34	23,375	505	7	2,735	77	5	1,752	59	8	3,745	102
1879	34	18,160	420	6	2,583	67	.....	.....	.....	5	3,631	73
1880	42	23,907	543	4	1,855	48	7	2,578	80	10	4,494	117
1881	34	19,584	431	8	4,104	96	8	3,971	104	7	3,777	85
1882	29	17,614	372	2	1,149	26	7	3,424	92	5	2,994	62

Voir n° 31977, 17 février 1883, de J. W. Dunscomb, percepteur des douanes, Québec.
Pour plus amples détails, *voir* l'annexe n° 8, du Rapport général des Travaux publics, 1867–1882.

N° 16—FLEUVE SAINT-LAURENT ET ROUTE DAWSON.

N° 5.—Du Détroit de Belle-Ile à Port-Arthur (Prince-Arthur's-Landing), sur la côte nord du lac Supérieur, et jusqu'à Winnipeg.

De	À	Sections de la voie.	Milles statutaires. Intermédiaire.	Milles statutaires. Total jusqu'au Détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile..	Québec.....	Golfe et fleuve Saint-Laurent	826	826
Québec	Pied du Sault-Ste-Marie....	Fleuve et lacs du Saint-Laurent	1,160	1,986
Pied du Sault-Ste-Marie.	Tête du Sault-Ste-Marie....	Canal du Sault-Ste-Marie.....	1	1,987
Tête du Sault-Ste-Marie.	Pointe-aux-Pins.....	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins.....	Port-Arthur	Lac Supérieur.	270	2,264
Port-Arthur	Lac Shebandowan.....	Route Dawson, par terre.....	45	2,309
Lac Shebandowan	Pied du lac La Pluie.....	Route Dawson, en suivant la chaîne des lacs et portages.	192	2,501
Pied du lac La Pluie	Tête de la riv. La Pluie....	Route Dawson, en passant par le can. de Fort-Frances	$\frac{1}{6}$	2,501$\frac{1}{6}$
Tête de la riv. La Pluie.	Angle Nord-Ouest du lac des Bois.....	Route Dawson, par la riv. La Pluie et le lac des Bois	119$\frac{5}{6}$	2,621
Angle Nord-Ouest du lac des Bois	Fort-Garry, Winnipeg.	Route Dawson, par terre.....	95	2,716

Le trajet, par bateau à vapeur, de Collingwood à Port-Arthur, est de..... 532 milles statutaires.
Parcours de la route Dawson, chaîne de lacs et portages, de Port-Arthur à Fort-Garry, Winnipeg..... 452 do
Chemin de fer canadien du Pacifique, de Port-Arthur à Winnipeg ..... 435 do
Pour les détails sur la route entre le lac Supérieur et la Rivière-Rouge, à Fort-Garry (Winnipeg), *voir* les rapports de S. J. Dawson, I.C., 20 avril 1868, et du 1er mai 1869, imprimés par ordre de la Chambre des communes du Canada, en 1868 et 1869. G. F. B.

N° 17.—Tableau des distances approximatives entre divers points, depuis l'embouchure de la rivière Rouge à la tête du lac Winnipeg, jusqu'au Grand-Rapide, à l'embouchure de la Saskatchewan-Nord, ou cours principal de la Saskatchewan, dans la direction du pied du lac, et, de là, en suivant la Saskatchewan, jusqu'à Fort-Edmonton, d'après les cartes publiées en 1878, 1880, etc.

Nom des localités.	Distances intermédiaires.	Distances totales de l'embouchure de la R. Rouge.
Lac Winnipeg.	Milles.	Milles.
1. De l'embouchure de la rivière Rouge à celle de la Saskatchewan, ou de la tête du lac Winnipeg jusqu'au Grand-Rapide, dans la direct. du pd. du lac.	260	260
Saskatchewan-Nord ou cours principal de la Saskatchewan.		
2. De l'embouchure de la Saskatchewan, sur le lac Winnipeg, au Grand-Rapide, jusqu'au pied du lac des Cèdres	20	
3. Du pied à la tête du lac des Cèdres	30	
4. De la tête du lac des Cèdres à Cumberland-House	115	
5. De Cumberland-House au Rapide de Tobin	52	
6. Du rapide de Tobin à Fort-à-la-Corne	92	
7. De Fort-à-la-Corne aux "Fourches," Saskatchewan Nord et Sud	14	
8. Des "Fourches" de la Saskatchewan au Rapide de Cole	9	
9. Du Rapide de Cole à Carlton-House	71	
10. De Carlton-House à Battleford, sur la ligne projetée du ch. de fer C. du Pacifiq.	110	
11. De Battleford à Fort-Pitt	95	
12. De Fort-Pitt à Fort-Saskatchewan	185	
13. De Fort-Saskatchewan à Fort-Edmonton	20	
		813
Total, de l'embouchure de la rivière Rouge au Fort-Edmonton, env. 30 milles en amont de l'intersection de la ligne projetée du ch. de fer C. du Pacifique.	.....	1,073

Voir pp. 392 à 395, note A, annexe n° 8 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.
G.F.B.

N° 18.—OBSERVATIONS.

Entre l'embouchure de la rivière Rouge et Fort-Edmonton, trois vapeurs de la Compagnie de la Baie-d'Hudson font le service ; l'un d'eux fait le trajet entre la rivière Rouge et la Grande-Chute, près du lac Winnipeg. Les navires ne peuvent franchir cette chute. A ce point la compagnie a construit un tramway long d'environ quatre milles, ce qui nécessite le transbordement des passagers et du fret.

Un second vapeur fait le trajet entre la tête de la chute et Carlton-House, environ 400 milles.

Un troisième vapeur complète le trajet de ce point à Fort-Edmonton, 410 milles.

Le trajet total est de 1,073 milles, et il se fait, dit-on, en quinze jours à peu près.

A l'époque des eaux basses, on a, dit-on, que trois ou quatre pieds d'eau, même moins.

Pour plus amples détails, *voir* l'annexe, page 65 du rapport du ministre des Travaux publics, 1879-80, n° 11090.

Pour les distances entre Port-Arthur et Winnipeg, et de là, vers l'ouest par le chemin de fer canadien du Pacifique, *voir* l'annexe n° 30, 3ème et 4ème parties, du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.—G. F. B.

N° 19.—Cours et nappes d'eau navigables.—Manitoba et le Nord-Ouest.

Noms des lacs et rivières.	Longueur.	Largeur moyenne.	Profondeur moyenne.	Observations.
	Milles.	Pieds.	Pieds.	
Lac Winnipeg	300	.....	.....	
Lacs Manitoba et Winnipégoosis	230	.....	.....	
Rivière Rouge (limites du Manitoba)	90	.....	.....	Le bateau à vapeur *Anson Northrup*" inaugura la navigation à vapeur sur cette rivière en 1859.
Rivière Assiniboine	350	150	4	
Rivière Souris (probable)	120	100 à 135	2 à 3½	
Lac et rivière Qu'Appelle	200	70 à 100	2 à 4½	
Lac Long	40	.....	.....	
La riv. Saskatchewan (Tronc principal)	400	.....	.....	*Voir* n° 18.
La Saskatchewan (Branche du Nord)	800	.....	.....	Le bateau à vapeur en fer *Lily*, appartenant à la Compagnie de la Baie-d'Hudson, fait la desserte de cette rivière depuis cinq ans.
La Saskatchewan (Branche du Sud)	1,000	750 à 2000	5 à 8	
Lacs et rivière Athabasca	500	900	.....	
Rivière de la Paix	700	.....	.....	
Rivière Mackenzie et lac des Esclaves	1,500	1200to3000	20 à 300	
Le petit lac des Esclaves	75	.....	.....	

N° 20.—RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

Extrait de l'ouvrage de Macoun sur le Manitoba et le Grand Nord-Ouest, publié en 1882.

Une évaluation approximative du débit, en pieds cubes, des bras nord et sud et du cours principal de la Saskatchewan, évaluation faite par le professeur H. Y. Hind, en 1858, donne les résultats suivants :

	Pieds cubes par heure.
Branche sud	123,425,616
Branche nord	91,011,350
Rivière Saskatchewan, à Fort-à-la-Corne	214,441,280
" " près la rivière aux Cerfs	206,975,000

Pour les détails au sujet de la Saskatchewan, *voir* pages 392 à 395 du rapport général des Travaux publics, de 1867 à 1882.

Pour plus amples informations sur la rivière Saskatchewan, *voir* le Rapport fait par le professeur H. Y. Hind et publié par ordre de la législature du Canada en 1859.

N° 21.—Noms des navires qui ont fréquenté les eaux du Manitoba et des Territoires du Nord-Ouest en 1878 et 1879, d'après l'ouvrage de Macoun, publié en 1882.

Nom du navire.	Nom de la rivière ou du lac qu'il fréquente.	Navire canadien ou américain.	Observations.
Alpha	Assiniboine et R. Rouge infér.	Canadien	Appartient à la compagnie dite : "Winnipeg and Western Transportation Company"
Cheyenne	do	do	
Swallow	Riv. Rouge infér.	do	
Prince Rupert	do	do	
Keewatin	do	do	
Ellen	do	do	
Colville	Lac Winnipeg	do	Appartient à la Compagnie de la Baie-d'Hudson.
Northcote	Saskatchewan	do	do do
Lilly	do	do	do do
Marquette	Assiniboine	do	
Manitoba	Rivière Rouge	Américain	Appartient à la Compagnie de transport Kittson ou de la Rivière Rouge; cette compagnie possède aussi quatorze barges de 1,800 tonneaux.
Dakota	do	do	
Selkirk	do	do	
Minnesota	do	do	
Grandin	do	Indépendant	Appartient à la grande ferme Grandin.

Voir annexe n° 8, pages 390 à 392 du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.—G.F.B.

N° 22.—PORT-NELSON.

Extrait de l'ouvrage de Macoun sur le Manitoba et le Grand Nord-Ouest publié en 1882.

Port-Nelson est de quatre-vingts milles, environ, plus rapproché de Liverpool que New-York (en passant par le détroit d'Hudson). Il se trouve à l'embouchure d'un fleuve parfaitement navigable, déchargeant un volume d'eau double de ceux des bras nord et sud réunis de la Saskatchewan, et qui se jette dans la mer par une dépression étroite des Laurentides, dont la chute est d'environ vingt pouces au mille, ou, en chiffres ronds, de sept cents pieds, sur un parcours d'un peu plus de quatre cents milles statutaires, à partir du pont où il débouche du lac Winnipeg.

En outre, Port-Nelson est presque à la même distance que Québec de Toronto de la lisière d'une vaste région fertile, au nord-ouest, dont la superficie dépasse deux cent millions d'acres.

Depuis plus de deux cents ans, de deux à cinq voiliers, en moyenne, fréquemment escortés par des vaisseaux de guerre, sont partis d'Europe et d'Amérique à destination de Port-Nelson, ou autres ports de la baie d'Hudson, et sont revenus pendant la même saison, avec des cargaisons, par la seule voie praticable, le détroit d'Hudson.

Pour les détails sur la voie de navigation des régions Arctiques et de la baie d'Hudson, *voir* l'annexe n° 8, pages 390 à 392, du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882.

Voir aux pages 398 à 405 du même rapport, les notes sur les régions Arctiques et la route de la baie d'Hudson.

N° 23.—Tableau des principales rivières du monde, comparées avec le fleuve Saint-Laurent et la rivière des Outaouais.

Noms.	Etendue de drainage en milles carrés.	Longueur en milles.	Débit en pieds cubes par seconde.			Autorité.
			Aux eaux basses.	Moyenne.	Aux eaux hautes.	
Amazone	2,400,000	4,000	.....	.....	1,700,000	Encyclopœdia Britannica
Mississippi	1,226,000	4,400	447,200	.....	1,270,000	C. Ellet, fils.
Saint-Laurent	565,000	2,600	.....	900,000	.....	A. J. Russell, écr.
Niagara	237,300	.....	370,589	389,000	406,000	Rapp. de l'Etat de N. York.
Ganges	432,000	1,680	86,300	207,000	494,207	Sir C. Lyell.
Nile	520,200	2,240	23,100	220,000	.....	Encyclopœdia Britannica
Ohio, à Wheeling	25,000	.....	1,400	.....	260,277	C. Ellet, fils
Thames	5,000	215	1,330	.....	7,900	Encyclopœdia Britannica
Rhône	38,000	560	7,000	21,000	204,000	D'Aubuisson.
Rhin	88,000	700	13,400	33,700	164,000	do
Outaouais (Gr' ville)	80,000	700	35,000	85,000	150,000	Explorat. de l'Outaouais.
Rivière des Français	4,700	.....	9,500	.....	.....	do.

Voir rapport de T. C. Clarke, 2 janvier 1860, sur son exploration pour la canalisation de l'Outaouais.

ANNEXE No 24.

PARTIE II.

TABLES DES DISTANCES, Etc.

ROUTES DE L'OCÉAN

ENTRE LES

PRINCIPAUX PORTS DU CANADA ET DES ETATS-UNIS,

DANS

L'AMÉRIQUE DU NORD,

ET CEUX DES

PAYS ÉTRANGERS.

ANNEXE No 24.—*Suite.*

PARTIE II.

SOMMAIRE DES TABLES DES DISTANCES.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

5.—De Port-Arthur, rive nord du lac Supérieur, à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

6.—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Portland, Etat du Maine, et Québec.

7.—Des principaux ports de mer de l'Amérique du Nord à Galway, à Liverpool, au Hâvre, à la Havane et à Rio-Janeiro.

8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

9.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au couchant, ou à l'Amérique du Nord, aux Antilles, à l'Amérique du Sud, à l'Asie, etc.

10.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant ou à l'Inde, la Chine, le Japon et l'Australie par voie de terre.

11.—Les principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, de l'Angleterre au Levant, par le Cap de Bonne-Espérance.

12.—Tableau des latitudes et des longitudes des principaux ports canadiens.

13.—Grand cercle ou distances en ligne directe des principaux ports de l'Amérique du Nord et de Terreneuve à l'Angleterre et au Japon.

14.—Définition du mille géographique ou marin et du mille statutaire.

N° 1.—De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Phare, extrém. ouest d'Anticosti	do	176	202
Extrém. ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côte du Labrador	Golfe Saint-Laurent	175	201
Cap Whittle	Phare de Belle-Ile, entrée est du détroit	do	209	240
Belle-Ile	Malin-Head, nord de l'Irlande	Océan Atlantique	1,750	2,013
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Ir'd	192	221
Total depuis Québec jusq.	Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande		2,661	3,060

N° 2.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,016	4,618
N.B.—La route du détroit de Belle-Ile comparée à celle du Cap Race est plus courte de	158	182

Détroit de Belle-Ile, 80 milles de longueur et 14 de largeur en moyenne.

N° 3.—De Québec à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande.

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve Saint-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Pointe Métis	do	22	25
Métis	Cap Sainte-Anne-des-Monts	do	71	82
Cap Ste-Anne-des-Monts	Cap de la Madeleine	do	46	53
Cap de la Madeleine	Pointe de la Renommée	do	29	33
Pointe de la Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap Saint-Pierre de Miquelon	Golfe Saint-Laurent	323	394
Cap St-Pierre de Miquelon	Cap Race	Océan Atlantique	132	152
Cap Race	Malin-Head	do do	1,800	2,070
Malin-Head	Liverpool	do et mer d'Irlande	192	221
Total depuis Québec jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande			2,819	3,242

N° 4.—De la tête du lac Supérieur à Liverpool, par le Cap Race, nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur—Fond-du-Lac—à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total depuis la tête du lac Supérieur jusqu'à Liverpool, par le Cap Race et Malin-Head, nord de l'Irlande	4,174	4,800
N.B.—La route du Cap Race comparée à celle du détroit de Belle-Ile est plus longue de	158	182

N° 5.—De Port-Arthur—rive nord du lac Supérieur—à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et le nord de l'Irlande.

Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De Port-Arthur—rive nord du lac Supérieur—à Québec	1,250	1,438
De Québec à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total depuis Port-Arthur jusqu'à Liverpool, par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	3,911	4,498
N.B.—La route du Cap Race, comparée à celle du détroit de Belle-Ile, est plus longue de	158	182

N° 6.—Distance jusqu'à Liverpool, depuis Halifax, N.-E., Saint-Jean, N.-B., Portland, Etat du Maine, et Québec, d'après la carte de Colton, en date de 1861.

D'Halifax à Liverpool, par le Cap Clair.

De	A	Sections de navigation.	Distance en milles.	
			Géographiques.	Statutaires.
Halifax, N.-E.	Cap Clair	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,200	2 530
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,530	2,910

De Saint-Jean à Liverpool, par le Cap Clair.

Saint-Jean, N.-B.	Cap de Sable	Traversée de la baie de Fundy, jusqu'au S.O. de la Nouvelle-Ecosse	180	207
Cap de Sable	Cap Clair	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. S.-O. de l'Irlande	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	230	380
		Total	2,820	3,243

De Portland à Liverpool, par le Cap de Sable et le Cap Clair.

Portland, Etat du Maine.	Cap de Sable	Traversée de la baie de Fundy jusqu'au S.O. de la Nouvelle-Ecosse	210	242
Cap de Sable	Cap Clair	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. N de l'Irlande.	2,310	2,656
Cap Clair	Liverpool	Jusqu'au haut du chenal Saint-George	330	380
		Total	2,850	3,278

De Québec à Liverpool, par le Cap Race et le nord de l'Irlande.

Québec	Cap Race	Fleuve et golfe Saint-Laurent jusqu'à la pointe S.-O. de Terreneuve	827	951
Cap Race	Malin-Head	Trav. de l'Atlant. jus. l'ext. N. de l'Irlande	1,800	2,070
Malin Head	Liverpool	Descente du Chenal Nord	182	221
		Total	2,819	3,242

De Québec à Liverpool par le détroit de Belle-Ile et Malin-Head, nord de l'Irlande	2,661	3,060

Pour plus amples détails, *voir* les tables de distances qui précèdent. G. F. B.

N° 7.—TABLE des distances depuis les principaux ports de mer de l'Amérique Britannique du Nord jusqu'à Galway, Liverpool, la Havane et Rio-Janeiro.

		Milles géographiques.
De Louisbourg, N.-E.,	à Galway	2,100
do	à Liverpool	2,350
do	au Hâvre	2,450
do	à la Havane	1,700
do	à Rio-Janeiro	5,200
De Halifax, N.-E.,	à Galway	2,240
do	à Liverpool	2,500
do	au Hâvre	2,600
do	à la Havane	1,600
do	à Rio-Janeiro	5,100
De Saint-Jean, N.-B.,	à Galway	2,450
do	à Liverpool	2,700
do	au Hâvre	2,800
do	à la Havane	1,550
do	à Rio-Janeiro	5,050
De Québec	à Louisbourg, par le Cap Nord	742
do	à Galway, par Belle-Ile	2,392
	à Galway, do le Cap Race	2,700
do	à Liverpool, par Belle-Ile (2,661 d'après la carte de Colton.)	6,649
	à Liverpool, do Cap Race (2,819 do)	2,808
do	au Hâvre, par Belle-Ile	2,810
	au Hâvre, do Cap Race	2,939
do	à la Havane	2,891
do	à Rio Janeiro	5,546
De Boston	à Galway	2,600
do	à Liverpool	2,895
do	au Hâvre	2,993
do	à la Havane	1,530
do	à Rio-Janeiro	4,935
De New-York	à Galway	2,700
do	à Liverpool	3,095
do	au Hâvre	3,228
do	à la Havane	1,240
do	à Rio-Janeiro	4,885
De Philadelphie	à Liverpool	3,275
do	au Hâvre	3,358
do	à la Havane	1,190
do	à Rio-Janeiro	4,990
De Baltimore	à Liverpool	3,450
do	au Hâvre	3,543
do	à la Havane	1,160
do	à Rio Janeiro	5,000
De Richmond	à Liverpool	3,380
do	au Hâvre	3,473
do	à la Havane	1,090
do	à Rio-Janeiro	4,930
De la Nouvelle-Orléans	à Liverpool	4,780
do	au Hâvre	4,838
do	à la Havane	595
do	à Rio-Janeiro	5,315

N° 8.—Ligne canadienne et brésilienne de paquebots à vapeur.

De	A	Distances intermédiaires en milles.	Total des milles.	Observations.
Montréal	Québec	160	.....	Paquebot à vapeur *Comte d'Eu*, 2,000 tonneaux.
Québec	Gaspé	350	510	do *Tancarville*, 2,000 tonneaux.
Gaspé	Halifax	400	910	Tous les mois, à Montréal, en été ; et à Halifax en hiver.
Halifax	Saint-Thomas	1,584	2,494	
Saint-Thomas	Para	1,326	3,820	
Para	Maranhao	390	4,210	
Maranhao	Céara	440	4,650	
Ceara	Pernambouc	390	5,040	
Pernambouc	Bahia	430	5,470	
Bahia	Rio-Janeiro	825	6,295	
		6,295	.....	

N° 9.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours, d'Angleterre à l'Occident—Canada, Etats-Unis, Antilles, Amérique du Sud, Asie, etc.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Liverpool	New-York	3,046	12	
do	Québec	2,634	10	
Southampton	Saint-Thomas (Antilles)	3,570	14	
do	Jamaïque do	4,270	17	
do	Colon ou Aspinwall (Amér. Centrale)	4,820	19	
do	Panama do	4,860	20	
do	Callao (Amérique du Sud)	6,250	29	
do	Valparaiso do	7,650	39	
do	Demerara do	4,460	20	
do	Bahia (Brésil)	4,408	22	
do	Rio Janeiro (Brésil)	5,140	26	
do	Buenos-Ayres (La Plata)	6,178	31	
do	San-Francisco (par Panama)	8,190	35	
do	Victoria, C.B do	8,950	42	
do	Wellington (N.-Zélande) (par Panama)	11,400	48	
do	Yokohama (Japon) do	12,710	56	
do	Shanghaï (Chine) do	13,745	61	

N° 10.—Principale routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne des voyages, en jours, d'Angleterre au Levant—Inde, Chine, Japon et Australie, par voie de terre.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Gibraltar, Europe	1,151	5	
do	Malte, Mediterranée	2,132	9	
do	Alexandrie, Afrique	2,951	14	
do	Suez do	3,203	15	
do	Aden do	4,511	21	
do	Bombay, Inde	6,175	30	
do	Galle, Ceylon, Inde	6,645	32	
do	Madras do	7,190	36	
do	Calcutta do	7,960	40	
do	Penang do	7,858	38	
do	Sincapour do	8,239	40	
do	Hong-Kong, Chine	9,676	49	
do	Shanghaï do	10,546	54	
do	Pékin do	11,273	59	
do	Nagasaki, Japon	11,016	60	
do	Yokohama, Yedo (aujourd'hui Tokio), Japon	11,586	65	
do	Détroit du roi George, Australie	9,975	48	
do	Melbourne do	11,315	54	
do	Sydney do	11,875	57	
do	Auckland, Nouvelle-Zélande	13,083	64	
do	Otago do	12,423	62	

La durée ci-dessus peut être abrégée de 4 jours par la route continentale de Londres à Marseilles *viâ* Paris, et de là à Alexandrie être réduite à 9 jours au lieu de 13, que prend le voyage par la voie de Gibraltar.

N° 11.—Principales routes de mer, par bâtiments à vapeur, dans tout l'univers, avec les distances en milles marins ou géographiques, et la durée moyenne du voyage, en jours. Route du Levant par le Cap de Bonne-Espérance.

De	A	Milles à partir de l'Angleterre.	Jours à partir de l'Angleterre.	Observations.
Southampton	Cap de Bonne-Espérance	5,850	38	
do	Natal	6,570	44	
do	Ile-Maurice	8,162	53	
do	Madras, Inde	13,000	66	
do	Calcutta, Inde	13,770	69	
do	Melbourne, Australie	11,720	60	
do	Sydney do	12,280	64	
do	Otago, Nouvelle-Zélande	13,040	70	
do	Auckland do	13,540	72	
Melbourne, Australie	Liverpool, par le Cap Horn	13,200	66	

Voir carte du monde par Mercator.

N° 12.—TABLEAU des latitudes et longitudes des principaux ports canadiens.

	Latitude nord.			Longitude ouest.		
	°	'	"	°	'	"
Halifax, N.-E., observatoire de l'arsenal maritime	44	39	04	63	35	00
Louisburg, N.-E., phare	45	54	39	59	57	15
Sydney do tour de l'église anglicane	46	08	45	60	12	50
Pictou do tour de la douane	45	40	50	62	42	10
Charlottetown, I.P.-E., édifice provincial	46	14	10	63	07	37
Saint-Jean, N.-B., boule horaire sur la douane	46	16	42	66	03	45
Frédéricton, N.-B	46	03	00	66	38	15
Québec, P.Q., citadelle	46	49	12	71	12	15
Trois-Rivières, P.Q	46	23	00	72	33	00
Montréal do	45	31	00	73	33	00
Ottawa, Ont	45	23	00	75	42	00
Kingston, Ont., horloge de la ville	44	15	15	76	28	30
Toronto do phare sur le quai de la Reine	43	38	20	79	28	35
Hamilton do	43	54	00	79	57	00
Rondeau do phare, extrémité de la jetée de l'est	42	15	35	81	54	25
Port-Colborne, Ont., phare, jetée de l'ouest	42	53	00	79	19	30
Goderich do do	43	45	10	81	32	30
Collingwood do do sur le brise-lames	44	31	00	80	02	10
Port-Arthur	48	24	00	89	28	00
Winnipeg, Manitoba	49	52	00	97	08	00
Victoria, C.-B	48	30	00	123	25	00

GRAND CERCLE OU DISTANCES EN LIGNE DIRECTE.

N° 13.—GRAND CERCLE ou distances en ligne directe—milles géographiques—d'après la carte du Canada, publiée par ordre de l'honorable ministre de l'intérieur, le 1er novembre 1878.

De	A	Milles.
Yokohama (Japon)	Port-Simpson	3,865
do	Port-Moody (Burrard-Inlet)	4,374
do	San-Francisco	4,470
San-Francisco	New-York	2,228
do	Montréal	2.202
Burrard-Inlet	do	1,992
Port-Simpson	do	2,194
Saint-Jean, (Terreneuve)	Cap Clair	1,670
do do	Ile Tory	1,693
Montréal	Québec (fleuve Saint-Laurent)	145
do	Cap Race (*viâ* Saint-Paul)	1,013
do	Belle-Ile	892
Belle-Ile	Ile Tory	1,657
Cap-Race	do	1,736
do	Cap Clair	1,708
Ile Tory	Liverpool	240
Cap-Clair	do	310
Halifax	Cap Race	470
Portland	do	767
Boston	do	808
New-York	do	1,010

N° 14.—DÉFINITION DU MILLE GÉOGRAPHIQUE OU MARIN ET DU MILLE STATUTAIRE.

Un mille marin, ou mille de mer, est la longueur d'une minute de longitude de la terre à l'équateur, au niveau de la mer, ou la $\frac{1}{21600}$ partie de la circonférence équatoriale de la terre. Suivant l'étalon des Etats-Unis, et tel qu'employé dans le relèvement des côtes, sa longueur est de 1.152,664 mille statutaire ou terrestre, 1855.11 mètres et 2028.69 verges,—soit 6086.07 pieds. Par conséquent, un degré de longitude à l'équateur=69.160 milles terrestres, et un mille terrestre=0.86755 d'un mille marin. Suivant l'étalon anglais, le mille marin est d'environ 4 pcs. plus long que d'après celui des Etats-Unis. Quelquefois l'on prend une minute de latitude moyenne pour un mille marin. Une minute de latitude à l'équateur vaut environ 6,046 pieds, et environ 6,107 aux pôles, ce qui donne une moyenne de 6,076½ pieds.

Longueurs d'un degré de longitude dans différentes latitudes, et au niveau de la mer.

Ces longueurs sont—en milles terrestres ordinaires ou statutaires—de 5,280 pieds. Puisque la figure de la terre n'a jamais été précisément déterminée, ces chiffres ne sont que de rigoureuses approximations.

Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.	Degré de latitude.	Milles.
0	69·16	14	67·12	28	61·11	42	51·47	56	38·76	70	23·72
2	69·12	16	66·50	30	59·94	44	49·83	58	36·74	72	21·43
4	68·99	18	65·80	32	58·70	46	48·12	60	34·67	74	19·12
6	68·78	20	65·02	34	57·39	48	46·36	62	32·55	76	16·78
8	68·49	22	64·15	36	56·01	50	44·54	64	30·40	78	14·42
10	68·12	24	63·21	38	54·56	52	42·67	66	28·21	80	12·05
12	67·66	26	62·20	40	53·05	54	40·74	68	25·98	82	9·66

On peut trouver exactement les longueurs intermédiaires par la règle de proportion simple. *Voir* Trautwine, pages 74 et 75.

ANNEXE No 24.

PARTIE III.

TABLES DES DISTANCES, Etc.

CHEMINS INTERPROVINCIAUX ET ROUTES DE TERRE JUSQU'AU BORD DE LA MER, CHEMINS DE FER ET TÉLÉGRAPHES DE L'ETAT, AVEC TABLEAU INDIQUANT LES POSSESSIONS ANGLAISES PAR TOUT L'UNIVERS, AINSI QUE LA POPULATION ET L'ÉTENDUE DU GLOBE, ET TABLEAU DES PLUS GRANDS EMPIRES, Etc., Etc., Etc.

ANNEXE No 24.—*Suite.*

PARTIE II.

SOMMAIRE DES TABLES DE DISTANCES, ETC.

N° 1.—Distances: Chemin neuf—de Québec au lac Saint-Jean.

N° 2.—Route de terre: distances autour du lac Saint-Jean.

N° 3.—Route de terre: distances depuis Saint-Félicien, près de l'extrémité occidentale du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là par les plus courts chemins jusqu'à la Baie de Ha! Ha!

N° 4.—Population des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après la recensement de 1881.

N° 5.—Table des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.

N° 6.—Population de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

N° 7.—Distances—chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

N° 8.—Distances de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

N° 9.—Distances depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

N° 10.—Distances depuis Port-Arthur (Prince Arthur's Landing) jusqu'à Winnipeg, par la route Dawson.

N° 11.—Distances depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg, et de là vers l'ouest, par le chemin de fer canadien du Pacifique.

N° 12.—Chemin de fer canadien du Pacifique complété et en exploitation.

N° 13.—Chemin de fer canadien du Pacifique: voie principale (lorsque complétée.)

N° 14.—Chemin de fer canadien du Pacifique: distances depuis Halifax, Portland, etc., jusqu'à Winnipeg.

N° 15.—Distances par d'autres routes à travers Chicago.

N° 16.—Table des distances en ligne directe.

N° 17.—Table comparative des distances.

N° 18.—Lignes télégraphiques de l'Etat construites et projetées. Résumé indiquant la proportion des lignes terrestres et sous-marines possédées et exploitées par le gouvernement dans les diverses provinces.

N° 19.—Superficie et population du globe terrestre compilées, autant que possible, d'après les derniers recensements officiels de chaque pays.

N° 20.—Tableau indiquant les possessiens anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue.

N° 21.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

N° 22.—Population du globe terrestre par races.

N° 23.—Population du globe terrestre par religions.

N° 1—DISTANCES—Chemin neuf—De Québec au lac Saint-Jean.

De	A	Distance intermédiaire, en milles.	Total de la distance, en milles.
Québec	La borne	15	
La borne	1er camp, Lachance (Stoneham)	8	23
1er camp, Lachance (Stoneham)	2e id Noël	11½	34½
2e id Noël	3e id Lac des Roches	9	43½
3e id Lac des Roches	4e id Lac Jacques-Cartier	14	57½
4e id Lac Jacques-Cartier	5e id Pikauba	13	70½
5e id Pikauba	6e id Bédard	12	82½
6e id Bédard	7e id Rivière Upika	12	94½
7e id Rivière Upika	8e id id Pika	10½	104½
8e id id Pika	9e id id aux Ecorces	11	115½
9e id id aux Ecorces	10e id Lac Belle-Rivière	10½	126
10e id Lac Belle-Rivière	Saint-Jérôme, à l'extrémité inférieure du lac Saint-Jean, du côté sud	14	140
Saint-Jérôme	Chicoutimi	50	

La malle passe trois fois par semaine, hiver et été.

Temps : 20 heures, de Québec au lac Jacques-Cartier (par la malle).

do 28 heures, du lac Jacques-Cartier à Saint-Jérôme (par la malle).

Total 48 heures, de Québec au lac Saint-Jean (par la malle).

Distance totale, 140 milles, de Québec au lac Saint-Jean.

OBSERVATIONS.

ROUTE POSTALE—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

MM. Blaiklock et Duberger, arpenteurs provinciaux, examinèrent pour la première fois le pays entre Québec et le lac Saint-Jean, en 1847-48, dans le but de faire un chemin, mais ils ne trouvèrent pas une route praticable d'un bout à l'autre.

En 1863, MM. Vallée et Picard, tracèrent et ouvrirent, à leurs propres frais, les premiers cinq milles du chemin à partir de Stoneham.

En 1864, aidés d'autres citoyens de Québec, ils continuèrent à tracer et ouvrir ce chemin jusqu'au lac Jacques-Cartier, sur une distance d'environ 30 milles.

Plus tard, M. Jean Gagnon, à la demande du révérend G. Tremblay, curé de Beauport, traça le reste de la ligne vers Saint-Jérôme, sur le côté est du lac Saint-Jean, et rapporta que l'étendue totale des montagnes entre le lac Jacques-Cartier et le lac Saint-Jean, n'excédait pas trois milles et demi.

En 1877, le gouvernement local de la province de Québec entreprit la construction du chemin, qui a environ 24 pieds de largeur.

L'épaisseur de neige, en hiver, varie de 3 à 3½ pieds.

CHEMIN DE FER—DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN.

Un chemin de fer est actuellement en voie de construction de Québec au lac Saint Jean depuis l'année 1879. Il passe au sud du lac Saint-Joseph et va de la traverse de la rivière Jacques-Cartier directement à Saint-Raymond; de là il s'avance par la rivière Batiscan et le lac Edouard jusqu'au township de Roberval, près la rivière Ouiatchouan, au lac Saint-Jean, à travers une étendue considérable de pays propre à l'agriculture et bien boisé. Ses pentes sont praticables.

Le sommet qui se rencontre entre le Saint-Laurent et le lac Saint-Jean a 1,348 pieds de hauteur, et se trouve à 123 milles de Québec.

Il peut être franchi par des rampes variant de 20 à 80 pieds par mille pour la plus grande partie de la distance, et de 80 à 132 pour le reste,—disons 25 milles.

Le chemin est construit et a été exploité l'année dernière depuis Québec jusqu'à Saint-Raymond.

La longueur de la route sera comme suit, savoir :—

	Milles.
De Québec à la jonction de Lorette, par le chemin de fer du Nord (en exploitation).....	4
De la jonction de Lorette à Saint-Raymond (en exploitation)..	31
De Saint-Raymond au lac Saint-Jean (projeté).....	144
Longueur totale probable du chemin, une fois achevé.....	179

Il y a dans le voisinage immédiat du chemin de fer six millions d'acres de terre, dont on dit que trois millions sont propres à la colonisation.

(*Voir* rapport de A. L. Light, ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement de la province de Québec, daté le 9 mars 1881, en réponse à un ordre de la Chambre des communes, en date du 14 février 1881.)

Pour ce qui est de l'avancement des travaux, et des fonds accordés pour leur exécution, *voir* annexe n° 8, page 348, et l'annexe n° 30, pages 861-862, du Rapport général des Travaux publics, 1867 à 1882, savoir :

$384,000 votées par le gouvernement fédéral, en vertu de l'acte 45 Vict., chap. 14, passé en 1882.

Et $350,000 votées par le conseil municipal de Québec, sous l'autorité d'un règlement passé le 9 février 1883.

Le gouvernement provincial de Québec a accordé $5,000 en argent et 5,000 acres de terre par mille pour 170 milles, en vertu de l'acte 45 Vict., chap. 23, de 1882 et d'actes antérieurs.

Voir aussi la communication n° 33360, 9 avril 1883, de J. G. Scott, secrétaire de la compagnie du chemin de fer du lac Saint-Jean.

N° 2.—ROUTE DE TERRE.

DISTANCES autour du lac Saint-Jean, d'après la carte publiée par le ministère des terres de la Couronne, Québec, en juin 1880.

Noms des endroits.	Distances intermédiaires. Milles statutaires.	Distances totales. Milles statutaires.	Observations.
Embouchure de la Petite-Décharge	.....	.....	A l'extrém. est du lac Saint-Jean.
Saint-Gédéon de Grand-Mont.....	4·00	4·00	do par le chemin non terminé.
Embouchure de la Belle-Rivière	3·50	7·50	do do du rivage.
Saint-Jérôme	4·50	12·00	do sud-est du lac Saint-Jean.
Embouchure de la riv Métabetchouan.	6·00	18·00	Sur le côté S. du lac St-Jean, p. le c. du riv.
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord	5·00	23·00	do do do
Embouchure de la rivière Ouiatchouan	4·50	27·50	do do do
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval	6·00	33·50	do O. do do
Mission de la Pointe-Bleue, ch. de trav.	V. p. bas.		
St-Prime, côté sud de la r. aux Iroquois	8·00	41·50	do S.-O. do do
Saint-Félicien, côté sud de la rivière Chomouchouan.....	V. p. bas.		
Décharge de la rivière Chomouchouan.	1·50	43·00	A l'extrém. S.-O. do do
do Mistassini.	5·50	48·50	do N.O. do do
do Péribonca.....	10·50	59·00	A l'extrême nord du lac, pas de chemin.
Embouchure de la Grande-Décharge...	19·25	78·25	A l'extrémité nord-est, au pied du lac.
do Petite-Décharge....	2·50	80·75	do est do do
Depuis Notre-Dame-du-Lac, allant au nord, jusqu'à la Mission de la Pointe-Bleue, sur la réserve des Sauvages...	4·50	.....	Sur le côté sud-ouest du lac Saint-Jean.
Depuis St-Prime jusqu'à St-Félicien, sur la rive sud de la riv. Chomouchouan, en suivant le plus court chemin jusqu'à la rivière, et ensuite en remontant le cours de la rivière.....	7·50	.....	Saint-Félicien est à sept milles en amont de la décharge de la riv. Chomouchouan.
Dist. par le ch. dir. qui n'est pas term.	8·50	.....	Il y a 8½ milles de Saint-Prime à Saint-Félicien par le plus court chemin non terminé, tel qu'indiqué sur la carte de 1880.

G. F B.

N° 3.—ROUTE DE TERRE.

DISTANCES depuis Saint-Félicien, près l'extrémité occidentale ou supérieure du lac Saint-Jean, jusqu'à Saint-Jérôme, à son extrémité sud-est, et de là par les plus courts chemins jusqu'à la Baie des Ha ! Ha !, d'après la carte publiée à Québec en juin 1880 par le ministère des terres de la Couronne.

Noms des endroits.	Distances intermédiaires. Milles statutaires.	Distances totales. Milles statutaires.	Observations
Saint-Félicien	8·50	38·00	Sur le côté sud de la rivière Chomouchouan, 7 milles en amont de son embouchure, à l'extrémité sud-ouest du lac Saint-Jean.
Saint-Prime	8·00	29·50	A l'extrém. S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Mission de la P.-Bleue, rés. des sauvages	.....	.....	Chem. de trav., 4½ milles au N. de N.-Dame.
Notre-Dame-du-Lac, ou Roberval.	6·00	21·50	Sur le côté S.-O. du lac St-Jean, ch. du riv.
Embouchure de la rivière Ouiatchouan	4·50	15·50	Sur la rive S. do do
Pointe-aux-Trembles, ou Saint-Louis-de-Chambord	5·00	11·00	Sur le côté S. do do
Embouc. de la rivière Métabetchouan.	6·00	6·00	do do do
Saint-Jérôme (*voir* note)	0·00	0·00	A l'extrémité S.-E. do do
Hébertville	9·50	9·50	Par le chemin le plus direct allant à l'est.
Saint-Syriac-de-Kaskouia (*voir* note)..	14·50	24·00	do sur le côté N. du lac Kinogami.
Grand-Brûlé do ...	14·75	38·75	do do do
Chicoutimi do ...	12·00	50·75	Sur le côté O. de la rivière Chicoutimi.
Saint-Alphonse-de-Bagotville	10·00	60·75	A la tête ou extrémité O. de la Baie des Ha ! Ha ! par le ch. le p. court all. au sud.
Saint-Alexis-de-la-Grande-Baie	2·50	63·25	A l'extrémité S.-O. de la Baie des Ha ! Ha ! par le plus court chemin allant au sud.
N.B.			
De St-Syriac de Kaskouia à St-Dominique, rive orient. de la riv. aux Sables	.....	10·50	Le chemin longe la rive O. de la Rivière-aux-Sables.
De St-Syriac de Kaskouia à Chicoutimi par le chemin qui longe la rive O. de la riv. aux Sables, exc. la partie sup.	.....	20·50	6¼ milles plus court qu'en passant par Grand-Brûlé.
Du Grand-Brûlé à Saint-Dominique	.....	16·50	En montant le long de la riv. Chicoutimi et descend. le long de la Riv.-aux-Sables.
De Chicoutimi à la tête de la Baie des Ha ! Ha !	.....	24·30	Par la rivière.
De la tête de la Baie des Ha ! Ha ! à Tadoussac	.....	60·26	do

OBSERVATION.—La distance en milles, dans la première partie du tableau ci-dessus, est donnée de Saint-Jérôme en montant jusqu'à Saint-Félicien, et de Saint-Jérôme en descendant jusqu'à St-Alphonse.

G.F.B.

N° 4.—POPULATION des comtés de Chicoutimi et Saguenay, d'après le recensement de 1881.

Noms des paroisses, etc., depuis le lac Saint-Jean, en descendant.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Total. Familles.	Total. Personnes.	Observations.
COMTÉ DE CHICOUTIMI.					
Autour du lac Saint-Jean.					
Canton de Normandin	53	322	.....	.....	Extrémité O. du lac.
Saint-Félicien	114	530	.....	.....	Rive S. de la rivière Chomouchouan.
Saint-Prime	167	956	.....	.....	Extrémité S.-O. du lac.
Notre-Dame-du-Lac, ou Pointe-Bleue, ou Roberval	211	1,186	.....	.....	Côté S.-O. du lac.
Saint-Louis-de-Chambord ou Pointe-aux-Trembles	182	1,067	.....	.....	Côté O. du lac.
Saint-Jérôme	277	1,803	.....	.....	Extrémité S.-E. du lac.
Saint-Gédéon-de-Grand-Mont	110	654	.....	.....	do E. du lac.
Saint-Joseph-d'Alma	113	710	.....	.....	Sur l'île entre la Grande et la Petite-Décharge.
			1,227	7,228	
Entre le lac Saint-Jean et Chicoutimi.					
Hébertville	421	2,501	.....	.....	1½ m. en am. du lac Vert.
Saint-Syriac de Kaskouia ou Kinogami	40	262	.....	.....	Côté N. du lac Kinogami.
Saint-Dominique, rivière aux Sables	220	1,511	.....	.....	Côté E., riv. aux Sables.
Grand-Brûlé ou Laterrière	172	1,320	.....	.....	6 milles en aval de la décharge du l. Kinogami.
			853	5,594	
Le long de la rivière Saguenay.					
Saint-François-Xavier (paroisse de Chicoutimi)	355	2,687	.....	.....	Rive S. de la r. Saguenay.
Sainte-Anne	198	1,260	.....	.....	do N. do
Ville de Chicoutimi	327	1,935	.....	.....	do S. do
Saint-Fulgence	135	845	.....	.....	do N. do
Saint-Alphonse	153	1,071	.....	.....	Ext. O., Baie des Ha ! Ha !
Bagotville (seulement le village)	88	508	.....	.....	do do
Saint-Alexis	287	1,749	.....	.....	Ext. S.-O. do
Anse-Saint-Jean	99	653	.....	.....	Rive S. du Saguenay.
			1,642	10,708	
Grands totaux	.....	.....	3,722	23,530	
COMTÉ DE SAGUENAY.					
Tadoussac, à l'embouchure de la rivière Saguenay	209	1,542	209	1,542	Rive nord.
(Population du village incluse dans celle de la paroisse, 59 familles ou 341 personnes)					

N° 5.—Table des distances depuis Québec jusqu'au Labrador, le long de la rive nord du Saint-Laurent.

De	A	Distance intermédiaire.	Distance totale depuis Québec.	Observations.
Québec	Beauport	3	3	Grand chemin provincial.
Beauport	Chutes-Montmorency	4	7	id.
Chutes-Montmorency	Ange-Gardien	3	10	id.
Ange-Gardien	Château-Richer	6	16	id.
Château-Richer	Sainte-Anne-de-Beaupré	6	22	id.
Sainte-Anne-de-Beaupré	Saint-Joachim	5	27	id.
Saint-Joachim	Saint-Tite-des-Caps	9	36	id.
Saint-Tite-des-Caps	Baie-Saint-Paul	24	60	id.
Baie-Saint-Paul	Les-Eboulements	9	69	id.
Les-Eboulements	Saint-Irénée	9	78	id.
Saint-Irénée	Pointe-à-Pic	9	87	id.
Pointe-à-Pic	Malbaie	3	90	id.
Malbaie	Cap-à-l'Aigle	3	93	id.
Cap-à-l'Aigle	Saint-Fidèle	6	99	id.
Saint-Fidèle	Saint-Simon ou Rivière-Noire	10	109	id.
Saint-Siméon	Port-au-Persil	8	117	id.
Port-au-Persil	Pointe-au-Bouleau	9	126	id.
Pointe-au-Bouleau	Anse-du-Portage	5	131	id.
Trav., Anse-du-Portage (à trav l'em. de la riv. Saguenay)	Anse-à-l'Eau	1	132	id.
Anse-à-l'Eau	Tadoussac	1	133	id.
Tadoussac	Les-Petites-Bergeronnes	9	142	id.
Les-Petites-Bergeronnes	Escoumains	9	151	id.
Escoumains	Mille-Vaches	18	169	id.
Mille-Vaches	Portneuf	9	178	Sur la grève—2 portages.
Portneuf	Sault-au-Cochon	7	185	id.
Sault-au-Cochon	Ilets-d-Jérémie	18	203	Voie nécess. à trav. la forêt
Ilets-de-Jérémie	Betshiamits (Betsiamits)	7½	210½	Sur la grève.
Betshiamits (Betsiamits)	Pointe-aux-Outardes	12	222½	id.
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	15	237½	Voie nécess. à trav. la forêt
Manicouagan	Rivière-Godbout	27	264½	id. id.
Rivière-Godbout	Pointe-des-Monts	12	276½	id id.
Pointe-des-Monts	Trinité	7	283½	On se sert de la grève.
Trinité	Ilets-à-Caribou	7½	291	id.
Ilets-à-Caribou	Baie-des-Kani	22	313	id.
Baie-des-Kani	Jambon	8	321	Noie nécess· à trav. la forêt
Jambon	Rivière Sainte-Marguerite	12	333	id. id.
Rivière-Sainte-Marguerite	Sept-Iles	12	345	id. id.
Sept-Iles	Rivière-Moisy	19	364	On se sert de la grève.
Rivière-Moisy	Rivière-à-la-Truite	8	372	id.
Rivière-à-la-Truite	Cormoran	8	380	id.
Cormoran	Pigou	7	387	id.
Pigou	Rivière-au-Bouleau	7	394	Belle grève—cours portage.
Rivière-au-Bouleau	Rivière-Matemek	7	401	id. id.
Rivière-Matemek	Rivière-Chaloupe	8	409	id. id.
Rivière-Chaloupe	Rivière-Sheldrake	7	416	id. id.
Rivière-Sheldrake	Rivière-Tonnerre	7	423	id, id.
Rivière-Tonnerre	Portage-du-Loup-Marin	8	431	id. id.
Portage-du-Loup-Marin	Rivière-à-la-Pie	7	438	id. id.
Rivière-à-la-Pie	Rivière-Saint-Jean	7	445	id. id.
Rivière-Saint-Jean	Longue-Pointe	9	454	id. id.
Longue-Pointe	Poste-de-Mingan	5	459	id. id.
Poste-de-Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18	477	id. id.
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64	541	id. id.
Nataskouan	Tshikaska	18	559	
Tshikaska	Mécatina	75	634	
Mécatina	Bonne-Espérance	99	733	
Bonne-Espérance	Blanc-Sablon	24	757	Borne du Labrador, de Terreneuve et du Canada.

N° 6.—POPULATION de divers établissements entre Tadoussac et le Labrador, sur la rive nord du Saint-Laurent.

Noms des localités.	Etats fournis par le recensement.		Etats fournis par l'autorité ecclésiastique.		
	Nombre de personnes.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
	1871.	1881.	1864.	1881.	1881.
Tadoussac	765	1,542	Non obtenu	131	1,070
Escoumains	1,023	520	do	163	1,133
Mille-Vaches	.....	1,115	do	109	1,037
Portneuf	1,790	.....	do		
Sault-au-Cochon	.....	.....	2	45	290
Ilets de Jérémie	.....	.....	1	.....	.....
*Betshiamits (Betsiamits ou Bersimis)	552	.....	110	176	687
Pointe-aux-Outardes	.....	.....	5	.....	.....
Manicouagan	86	120	3	13	100
*Rivière-Godbout	.....	.....	17	13	59
Pointe-des-Monts	106	243	3	.....	.....
Trinité	.....	.....	3	.....	.....
Ile-aux-Œufs					
Pointe-aux-Anglais	.....	.....	.....	24	127
Rivière-Pentecôte					
Cailles-Rouges					
Ilets-à-Caribou	.....	.....	.....	9	65
*Rivière-Sainte-Marguerite	.....	.....	2	83	385
*Sept-Iles	191	.....	35		
Rivière-Moisy	336	241	18	22	114
Rivière-à-la-Truite	.....	.....	2	.....	.....
Cormoran	.....	.....	2	.....	.....
Pigou	.....	.....	6	.....	.....
Rivière-au-Bouleau	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-Matemek	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-Chaloupe	.....	.....	2	.....	.....
Rivière-Sheldrake	.....	.....	6	24	133
Petit-Manitou	.....	.....	.....		
Rivière-au-Tonnerre	.....	.....	5	16	90
Rivière-du-Loup-Marin	.....	.....	3	.....	.....
Rivière-à-la-Pie	.....	.....	6	42	240
Rivière-Saint-Jean	.....	.....	13	27	173
*Longue-Pointe	.....	.....	14	75	310
*Mingan	560	.....	110		
Pointe-aux-Esquimaux	862	1,775	75	181	967
Betchouan, etc	.....	.....	.....	35	177
Nataskouan	358	488	44	53	286
Nampissipi	.....	.....	.....	22	90
Havre-à-la-Croix					
Mécatina	280	410	Non obtenu.	48	254
Tête-à-la-Baleine	.....	.....	.....		
Baie-des-Moutons					
Tabatière					
Anse-des-Dunes	.....	.....	.....	89	425
Saint-Augustin					
Blanc-Sablon					
Bonne-Espérance	266	341	Non obtenu.	.....	.....
*Romaine	.....	.....	.....	68	245
	7,175	6,787	491	1,468	8,457

* *Voir* les observations sur la page suivante.

Dans les localités marquées d'un astérisque (*), au cours du précédent tableau, la population se répartit comme suit:

Nom de la localité.	Blancs.		Sauvages.	
	Nombre de familles.	Nombre de personnes.	Nombre de familles.	Nombre de personnes.
Betshiamits	56	207	120	480
Rivière-Godbout	7	45	6	14
Rivière-Sainte-Marguerite et Sept-Iles	18	110	65	275
Longue-Pointe et Mingan	18	90	57	214
Romaine	.....	.....	68	245
	99	458	316	1,228

La population donnée dans les recensements de 1871 et de 1881, pour les établissements, comprend celle des localités intermédiaires.

Les états de population pour 1861 ont été obtenus du révérend C. Arnaud, missionnaire oblat; ceux de 1881 sont dus à l'obligeance de Sa Grandeur l'évêque de Rimouski pour les endroits à partir du Sault-au-Cochon jusqu'à Romaine, et à celle du révérend père Laberge, secrétaire de Sa Grandeur l'évêque de Chicoutimi, pour Tadoussac, Escoumains, Mille-Vaches et Portneuf. G. F. B.

N° 7.—DISTANCES—Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard et correspondances.

De	A	Distance intermédiaire en milles.	Distance totale à partir de Charlottetown.	Observations.
Charlottetown	La ligne du comté	32		Par le ch. de fer de l'I P.-E.
La ligne du comté	Summerside	17	49	do
Summerside	Alberton	53	102	do
Alberton	Tignish	14	116	do
Charlottetown	Mount-Stewart	22		
Mount-Stewart	Georgetown	24	46	do
id	Souris	39	61	do

ROUTE D'HIVER PAR LES CAPS.

Charlottetown	La ligne de comté	32		Par le ch. de l'I.P.-E
Ligne de comté	Cap-Traverse	16	48	Diligence.
Cap-Traverse	Cap-Jourimain	12	60	Bateaux-traîneaux.
Cap-Jourimain	Au-Lac	45	105	Diligence.
Au-Lac	Saint-Jean, N.-B	131	236	Ch. de fer Intercolonial.
do	Halifax, N.-E	145	250	do
do	Québec, P.Q	542	647	do

ROUTE D'HIVER PAR GEORGETOWN ET PICTOU.

Charlottetown	Georgetown	46		Par le ch. de fer de l'I.P.E-
Georgetown	Pictou	45	91	Steamer "Northern Light."
Pictou	Truro	52	143	L'Intercolonial (embr. de Pictou).
Truro	Halifax, N.-E	62	205	do do
do	Saint-Jean, N.-B	214	357	Ch. de fer Intercolonial.
do	Québec, P.Q	625	768	do

No 8.—Distances de Québec aux provinces maritimes par le chemin de fer Intercolonial.

—	Distances intermédiaires.	Distances depuis Québec.	—
	milles.	milles.	
De Québec à Moncton, N.-B.	500	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De Moncton à Truro, N.-E.	125	625	id.
De Truro à Halifax, N.-E.	62	687	id.
De Québec à Moncton, N.-B.	500	.....	id.
De Moncton à Saint-Jean, N.-B.	89	589	id.
De Québec à Moncton, N.-B.	500	.....	id.
De Moncton à la Pointe-du-Chêne, N.-B.	18	518	id.
De la Pointe-du-Chêne à Summerside, I.P.-E.	35	553	Cie de navigat. de l'I.P.-E., vapeurs.
De Summerside à Charlottetown, I.P.-E.	49	602	Chemin de fer de id.
De Québec à Truro, N.-E.	625	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De Truro à New-Glasgow, N.-E.	43	668	Embranchement de Pictou.
De New-Glasgow à Pictou, N.-E.	9	677	id. id.
De Pictou, N.-E., à Charlottetown, I.P.-E.	50	727	Cie de navigation de l'I.P.-E.
De Québec à New-Glasgow, N.-E.	668	.....	Ch. de fer Intercol. et emb. de Pictou.
De New-Glasgow au détroit de Canso	80	748	Ch. de fer des Comtés de l'Est.
Du détroit de Canso à Sydney, C.-B.	120	868	Bat. à vap. par le canal Saint-Pierre.

N° 9.—DISTANCES depuis Québec jusqu'aux provinces maritimes, par le chemin de Témiscouata et les chemins de fer dans la vallée de la rivière Saint-Jean.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	milles.	milles.	
De Québec à Rivière-du-Loup	126	.....	Chemin de fer Intercolonial.
De la Rivière-du-Loup à Edmundston, N.-B.	80	206	Chemin de Témiscouata.
D'Edmundston à Frédéricton	152	358	Chemin de fer du Nouv.-Brunswick.
De Frédéricton à la jonction de Frédéricton	22	380	do de Frédéricton.
De la jonction de Frédéricton à Saint-Jean	46	426	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De Saint-Jean à Halifax, N.-E	276	702	Chemin de fer Intercolonial.
De Québec à la jonction de Frédéricton	380	.....	Ainsi que ci-dessus.
De la jonct. de Frédéricton à la jonct. de McAdam	40	420	Chemin de fer Saint-Jean et Maine.
do McAdam à Saint-André	44	464	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	455	Ch de f. du N.-Brunswick et du Maine.
De Québec à Edmundston	206	.....	Ainsi que ci-dessus.
D'Edmundston à Woodstock, N.-B	120	326	Chemin de fer du N.-Brunswick.
De Woodstock à la jonction de McAdam	51	377	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Jean	86	463	Ch. de fer de Saint-Jean et du Maine.
De la jonction de McAdam à Saint-André	44	421	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.
De la jonction de McAdam à Saint-Stephen	35	412	Ch. de f. du N.-Brunswick et du Canad.

—	Distances intermédiaires.	Distances de Québec.	—
	milles.	milles.	
De Saint-Jean, N.-B., à Digby, N.-E	42	.....	Bat. à vap pr. trav. la baie de Fundy.
De Digby à Annapolis	18	60	
D'Annapolis à Halifax	130	190	Ch. de fer de Windsor et Annapolis.
De Digby à Yarmouth	67	127	Chemin de fer des Comtés de l'Ouest.

N° 10.—DISTANCES depuis Port-Arthur (lac Supérieur) jusqu'à Fort-Garry (Winnipeg), par la route Dawson.

—	Milles statutaires.	
	Distances interméd.	Distances totales.
De Port-Arthur au lac Shebandowan	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)	95	452

Le voyage par bateau à vapeur, depuis Collingwood jusqu'à Port-Arthur, est de 532 milles.

La route Dawson a été remplacée par la portion du chemin de fer canadien du Pacifique maintenant achevée et en exploitation entre Port-Arthur (Baie du Tonnerre, lac Supérieur) et Winnipeg, par le Portage-du-Rat et Selkirk, distance de 433 milles. (*Voir* tableau suivant).

N° 11.—DISTANCES depuis Port-Arthur jusqu'à Winnipeg, et de là vers l'ouest, par le chemin de fer canadien du Pacifique.

Noms des localités.	Milles statutaires.
De Port-Arthur en allant vers l'ouest	
Port-Arthur	0
Fort-William	6
Murillo	17½
Kaministiquia	28
Tinmark	38
Buda	49
Nordland	57
Linkooping	67
Port-Savanne	77
Upsala	86½
Carlstadt	97
Rivière-du-Pont (*Bridge-River*)	103½
Rivière-des-Anglais	118½
Martin	127
Bonheur	137
Falcon	147
Ignace	157
Butler	162½
Raleigh	177
Taché	187
Bois-Brûlé	197
Wabigoon	201½
Barclay	217
Oxdrift	227
Rivière-de-l'Aigle (*Eagle*)	23[illegible]½
Vermillon	24[illegible]
Gilbert	25[illegible]
Parrywood	26[illegible]
Summit	27[illegible]
Hawk-Lake	28[illegible]
Rossland	292
Portage-du-Rat	298½
Keewatin	301½
Ostersund	309
Kalmer	321
Ingolf	329
Lac-Travers (*Cross-Lake*)	335
Telford	339½
Rennie	349
Darwin	359
Whitemouth	369½
Shelley	378
Monmouth	388
Beauséjour	397
Tyndall	404
Colville-Landing	407
Selkirk	410
Winnipeg	435
De Winnipeg en allant vers l'ouest—	
Winnipeg	0
Winnipeg-Ouest	7·8
Rosser	15·1
Meadows	22·2
Marquette	29
Reaburn	35·2
Pointe-aux-Trembles (*Poplar*)	40·5
Portage-la-Prairie	56
Burnside	63·5
Bagot	71
McGregor	79
Austin	84·6
Sidney	92·8

Noms des localités.	Milles statutaires.
De Winnipeg en allant vers l'O.-*Suite*	
Melbourne	98·5
Carberry	105·7
Sewell	114·3
Douglas	121·8
Chater	127·5
Brandon	132·6
Alexander	148·7
Griswold	157
Lac-du-Chêne (*Oak Lake*)	165·5
Virden	180·2
Hargrave	188·3
Elkhorn	196·8
Fleming	211·1
Moosomin	219·3
Red-Jacket	226·5
Wapella	235·4
Burrows	243·1
Whitewood	249·4
Percival	256·3
Broadview	263·8
Oakshela	271·3
Grenfell	279·1
Summerberry	286·6
Wolseley	294·3
Sintaluta	302·2
Indian-Head	312·2
Qu'Appelle	323·8
McLean	332·2
Balgonie	341·3
Pilot-Butte	348·1
Régina	356·6
Grande-Coulée	366
Pense	373·4
Belle-Plaine	381·2
Pasqua	390·2
Mâchoire-d'Orignal (*MooseJaw*)	398·3
Boharm	406·4
Caron	414·4
Mortlach	423·4
Parrbeg	432·6
Secretan	443·0
Chaplin	451·9
Ernfold	461·3
Morse	471·7
Herbert	480·5
Rush-Lake	489·1
Waldo	499·9
Swift Current	510·8
Section d'Emerson—	
Winnipeg	0
Jonction de Winnipeg	1·5
Saint-Boniface	3
Saint-Norbert	12
Niverville	22·5
Otterburne	31
Dufrost	40
Arnaud	48
Dominion-City	56
Emerson	66
Saint-Vincent	68
Total des distances, C. C. P.	1011·8

NOTE.—Pour ce qui est des chemins de fer dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, *voir* partie IV, annexe n° 30 du Rapport Général des Travaux Publics, 1867 à 1882.

N° 12.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE—COMPLÉTÉ ET EN EXPLOITATION.

Voie principale.

	Milles.
Division Est, de Montréal à la Rivière-à-l'Esturgeon	389
" Ouest, de la Baie-du-Tonnerre à Winnipeg	435
" " " Winnipeg aux Montagnes-du-Cyprès	606
	1,430

Embranchements.

Division Est, Brockville à Carleton-Place	46
" " embranchement de Perth	12
" " " d'Aylmer	9
" " " de Saint-Eustache	8
" " " " Saint-Lin	13
" " " " Saint-Jérôme	14
" Ouest " " Stonewall	22
" " " " Pembina	65
" " " du Sud-Ouest	113
	1,732

N° 13.—TABLE DES DISTANCES.

Voie principale (lorsque complétée.)

Montréal à Winnipeg	1,434
Winnipeg à Port-Moody (Colombie-Britannique)	1,472
	2,906

Route des lacs.

Montréal à Algoma (lac Huron)	539
Algoma à la Baie-du-Tonnerre	370
Baie-du-Tonnerre à Winnipeg	435
	1,344

N° 14.—DISTANCES *viâ* LE CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

(Lorsque complété.)

Halifax à Winnipeg	2,285
Portland à Winnipeg	1,731
Boston à Winnipeg	1,839
New-York à Winnipeg	1,817
Québec à Winnipeg	1,591
Montréal à Winnipeg	1,434

N° 15.—DISTANCES PAR D'AUTRES ROUTES A TRAVERS CHICAGO.

Halifax à Winnipeg	2,561
Portland à Winnipeg	2,000
Boston à Winnipeg	2,028
New-York à Winnipeg	1,827
Philadelphie à Winnipeg	1,731
Québec à Winnipeg	1,875
Montréal à Winnipeg	1,703

N° 16.—TABLE DES DISTANCES.

Entre les points ci-dessous mentionnés (viâ Chicago).

	Milles.
D'Halifax à Winnipeg	2,561
De New-York à Winnipeg	1,827
" Toronto à Winnipeg	1,370
" Montréal à Winnipeg	1,703
" Québec à Winnipeg	1,875
" Montréal à Winnipeg, par le chemin de fer canadien du Pacifique lorsqu'il sera complété	1,434
Ou de Québec	1,591
Montréal à Winnipeg, par le chemin de fer canadien du Pacifique et la route des lacs	1,344
(Dont 370 milles par eau)	
De Chicago à Winnipeg	866
De Saint-Paul à Winnipeg	410

N° 17.—TABLE COMPARATIVE DES DISTANCES.

De Montréal à Port-Moody (terminus du chemin de fer canadien du Pacifique)	2,906
De New-York à Port-Moody, par le chemin de fer canadien du Pacifique et Montréal	3,289
De New-York à Port-Moody, par le chemin de fer canadien du Pacifique et Brockville	3,164
De New-York à San-Francisco, par les chemins de fer Central et Union Pacific, et les lignes les plus courtes s'y raccordant, aux Etats-Unis	3,331
De Liverpool à Montréal	2,790
De Liverpool à New-York	3,040
De Liverpool à Port-Moody, par le chemin de fer canadien du Pacifique et Montréal	5,696
De Liverpool à San-Francisco, par les chemins de fer des Etats-Unis	6,830
De Liverpool à Yokohama (Japon), par Montréal et le chemin de fer canadien du Pacifique	11,019
De Liverpool à Yokohama (Japon), par New-York et San-Francisco	12,038

Les distances ci-dessus mentionnées, *viâ* le chemin de fer canadien du Pacifique, sont par la Passe du Cheval-qui-Rue (*Kicking-Horse-Pass*), route découverte récemment par les ingénieurs de la compagnie, raccourcissant la ligne de plus de quatre-vingt-dix milles, et lui donnant les rampes les plus faciles à travers les Montagnes Rocheuses d'aucun chemin de fer du Pacifique.

N° 18.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles. Intermédiaires.	En construction.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
		milles.	milles.	milles.	
Terreneuve.					
Port-aux-Basques	Phare du Cap Ray	14		14	
Section du Cap-Breton.					
Meat-Cove	Baie-d'Achepé	10½			7 nov. 1880.
Baie-d'Achepé (Aspec)	Havre-O'Neil (maison à mi-chemin)	15	25½		1er août 1882.
Havre-O'Neil	Baie Nord d'Iganiche	9	34½		1er avril 1882.
Baie Nord d'Iganiche	Havre-d'Iganiche (Ingonish)	10½	45		
Havre-d'Iganiche	Havre de McLennan	23	68		
Havre-de-McLennan	Sainte-Anne (Baie du Sud)	19	87		
Havre-de-Sainte-Anne	Baddeck (ligne de ceinture)	13	100		1er janv. 1882.
Baddeck	Englishtown	6	106		19 juillet 1882.
Englishtown	Anse-de-Kelly	2	108		
Anse-de-Kelly	Grand-Bras-d'Or (½ mille de câble)	6	114		
Grand-Bras-d'Or	Sydney-Nord	12½	126½		7 nov. 1880.
	Lignes aériennes 126 Câble 0½			126½	
Iles de la Madeleine.					
Amherst	Phare d'Amherst	9			10 juin 1881.
Phare d'Amherst	Village de l'Etang-du-Nord	15	24		1er déc. 1881.
Village de l'Etang-du-Nord	Phare de l'Etang-du-Nord	1	25		id.
Phare de l'Etang-du-Nord	Havre-aux-Maisons ($\frac{14}{100}$ mille de câble)	8	33		id.
Havre-aux-Maisons	Ile de Wolfe	28½	61½		25 sept. 1881.
Ile-de-Wolfe	Grosse-Ile	11	72½		17 août 1880.
Grosse-Ile	Grande-Entrée	11	83½		18 fév. 1882.
id.	R. aux Oiseaux (tout câble)	18¼	101¾		20 août 1881.
id.	Meat-Cove id.	55	156¾		7 nov. 1880.
	Lignes aériennes 83⅜ Câble 73⅜			156¾	
Pointe Basse, C.B., Nouvelle-Ecosse.					
Lingan	Pointe Basse	5		5	1er août 1881.
Section de la Nouvelle-Ecosse.					
Dartmouth		0			
Musquodoboit		28½	28½		
Havre-aux-Navires *viâ* Anse-aux-Moules		23½	52		
Tangier		20½	72½		
Sheet-Harbour		18	90½		
Havre-du-Castor		10	100½		
Liscomb		36	136½		
Sherbrooke		11½	148		
Havre-d'Isaac		36	184		
Anse-de-Manthorn		3	187		
Torbay		10	197		
Whitehaven-Loop		11	208		
				208	

N° 18.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

CONSTRUITES—*Suite.*

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	En construction.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
BAIE DE FUNDY.					
Section de Campo-Bello, N.-B		milles.	milles.	milles.	
East-Port, Maine	Welchpool (1⅞ mille de câble)	2⅜	.....	.....	
Welchpool	Cable-Hut (anse de la Liberté)	7½	.....	.....	
			.....	9⅞	
Section de Grand-Manan.					
Anse-de-la-Liberté	Cable-Hut (L. Remous) câble	7¼	.....	.....	
Long-Remous	Anse-de-Flagg	3	10¼	.....	
Anse-de-Flagg	Anse-de-Woodward	6	16¼	.....	
Anse-de-Woodward	Grand-Havre	2	18¼	.....	
Grand-Havre	Anse-au-Loup-Marin	4½	22¾	.....	
Anse-au-Loup-Marin	Southern-Head	5½	28¼	.....	
			.....	28¼	
	Lignes aériennes.... 29				
	Câbles..... 9⅛				
	38⅛				
Anticosti.					
Bassin-de-Gaspé	L'Anse-à-Fougère	28	.....	.....	16 oct. 1881.
L'Anse-à-Fougère	Pointe-sud-ouest (tout câble) à travers le chenal sud du Saint-Laurent	44¼	72¼	72¼	11 août 1881 ;
Baie-aux-Renards	Pointe-Heath	23	.....	.....	20 juill. 1881. 27 juillet 1881.
Pointe-Heath	Pointe-Sud	32½	55½	.....	7 juillet 1881.
Pointe-Sud	Crique à la Chaloupe	17½	73	.....	19 oct. 1881.
Crique à la Chaloupe	Lac-Salé	52½	125½	.....	18 oct. 1880.
Lac-Salé	Pointe Sud-Ouest	15	140½	.....	
Pointe-Sud-Ouest	Rivière Jupiter	7	147½	.....	
Rivière-Jupiter	Rivière-à-la-Loutre	17½	165	.....	
Rivière-à-la-Loutre	Rivière-des-Becs-Scies	22	187	.....	
Rivière-des-Becs-Scies	Cap-de-l'Aigle (Baie Ellis)	10	197	.....	
Cap-de-l'Aigle	Pointe-Ouest	14	211	.....	1er août 1881.
Pointe-Ouest	Baie-des-Anglais	3	214	.....	1er juill. 1882.
			.....	214	
	Lignes aériennes.... 242				
	Câble..... 44¼				
		.....	.....	286¼	
Rive sud du Saint-Laurent.					
Grand-Métis (Subventionné par le gouvernem.—la cie de télégr. *Great North Western*)	Bassin-de-Gaspé	206	.....	.....	

N° 18.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT.—*Suite.*

CONSTRUITES ET PROJETÉES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	En construction.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Rive nord du St-Laurent.					
Malbaie	Saint-Fidèle	10	10	.....	23 juillet 1881.
Saint-Fidèle	Saint-Siméon	11	21	.....	
Saint-Siméon	Anse-du-Portage	23	44	.....	
Anse-du-Portage	Tadoussac (1¼ mille de câble à trav. l'emb. du Saguenay.)	2	46	.....	7 nov. 1881.
Tadoussac	Bergeronnes	15	61	.....	
Bergeronnes	Escoumains	12	73	.....	
Escoumains	Sault-au-Mouton	16	89	.....	
Sault-au-Mouton	Village de Portneuf	11½	100½	.....	Octobre 1882.
Village de Portneuf	Phare do	9	109½	.....	
Phare de do	Sault-au-Cochon	7	116½	.....	
Sault-au-Cochon	Betsiamits	31	147½	.....	
Betsiamits	Pointe-aux-Outardes	12	159½	.....	Projetée.
Pointe-aux-Outardes	Manicouagan	15	174½	.....	
Manicouagan	Rivière-Godbout	27	201½	.....	
Rivière-Godbout	Pointe-des-Monts	12	213½	.....	
Pointe-des-Monts	Sept-Iles	68	281½	.....	
Sept-Iles	Rivière-Moisy	19	300½	.....	
Rivière-Moisy	Rivière-Chaloupe	45	345½	.....	
Rivière-à-la-Chaloupe	Poste-de-Mingan	50	395½	.....	
Poste de Mingan	Pointe-aux-Esquimaux	18	413½	.....	
Pointe-aux-Esquimaux	Nataskouan	64	477½	.....	
Nataskouan	Tshikaska	18	495½	.....	
Tshikaska	Wapitagum	42	537½	.....	
Wapitagum	Mécatina	33	570½	.....	
Mécatina	Shécatica	50	620½	.....	
Shécatica	Bonne-Espérance	49	669½	.....	
Bonne-Espérance	Blanc-Sablon	24	693½	.....	
	milles. Lignes aériennes..... 692¼ Câble 1¼	....	....	693½	

N° 18.—LIGNES TÉLEGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

CONSTRUITES.

Noms des stations. De	Noms des stations. A	Longueurs—Distances en milles statutaires. Intermédiaires.	En construction.	Lignes complètes.	Date de leur établissement.
Chicoutimi.					
Baie-Saint-Paul	Saint-Urbain	9	.....	.....	1er sept. 1881.
Saint-Urbain	Petit Lac Ha! Ha!	37	46	.....	
Petit Lac Ha! Ha!	Saint-Alexis	31½	77½	.....	
Saint-Alexis	Saint-Alphonse-de-Bagotville	3	80½	.....	
St-Alphonse-de-Bagotville	Chicoutimi	11¼	92	.....	
	Lignes aériennes	.....	.....	92	
Lignes dans le Nord-Ouest.					
Port-Arthur	Fort-William	6	.....	.....	
Fort-William	Murillo	11½	17½	.....	
Murillo	Buda	31½	49	.....	
Buda	Upsala	37½	86	.....	
Upsala	Rivière-du-Pont	17	103½	.....	
Rivière-du-Pont	Rivière-des-Anglais	15	118½	.....	
Rivière-des-Anglais	Butler	44	162½	.....	
Butler	Wabigoon	39	201½	.....	
Wabigoon	Rivière-de-l'Aigle	31	232½	.....	
Rivière-de-l'Aigle	Portage-du-Rat	66	298½	.....	
Portage-du-Rat	Telford	41	339½	.....	
Telford	Whitemouth	30	369½	.....	
Whitemouth	Selkirk	40½	410	.....	
Selkirk	Winnipeg	23	433	.....	
		.....	.....	433	1878.
Stat. de ch. f. de Qu'Appelle	Fort-Qu'Appelle	17	.....	.....	
Fort-Qu'Appelle	Buttes-du-Tondre	46	63	.....	
Buttes-du-Tondre	Humboldt	78	141	.....	
Humboldt	Saskatchewan	55	196	.....	
Saskatchewan	Battleford	85	281	.....	
Battleford	Méridien	84	365	.....	
Méridien	Sentier Victoria	80	445	.....	
Sentier Victoria	Lac-au Foin	56	501	.....	
Lac-au-Foin	Fort-Edmonton	36	537	.....	
			.....	537	
	Total, lignes aériennes	.....	.....	970	

NOTE.—Une ligne intermédiaire de (323·8 milles), possédée et exploitée par la Cie du chemin de fer canadien du Pacifique, relie Winnipeg à la station de chemin de fer Qu'Appelle.

N° 18.—LIGNES TÉLÉGRAPHIQUES DE L'ÉTAT—*Suite.*

Réseau de télégraphes et de câbles actuellement entretenus par le gouvernement fédéral—676½ milles, soit 79½ milles de moins que par la route de 1880.

CONSTRUITES.

Localités. De	Localités. A	Date de la construction.	Milles.
Colombie-Britannique.			
Lignes aériennes de l'île Vancouver—			
Victoria	Baie-du-Départ	1878	74½
Nanaïmo	Valdès	1881	15
Câbles du détroit de Géorgie—			
Traverses du Bras Saanich		1878 et 1881	2
id. de l'île Gabriola		1881	1
Ile Valdès	Pointe-Gray	1881	20
Lignes aériennes, Col.-Britann., continent—			
Pointe-Gray	Granville	1881	15
Granville	New-Westminster	1881	11¼
New-Westminster	Matsqui (câbles non compris)	1864 et 1881	35½
Matsqui	Creek-de-la-Cache id.	1864 et 1878	181
Creek-de-la-Cache	Barkerville, Caribou	1865 et 1878	272½
Id.	Kamloops	1878	48
Trav. de la riv. Fraser, 2 câbles ½ mille chac.		1881	½
	Nombre total de milles		676½

Plus un fil additionnel de 44 milles entre New-Westminster et la frontière des Etats-Unis, à 8 milles de Matsqui.

Ligne aérienne	653
Câbles	23½
	676½

Nota.—La route de 1864 que suivait la ligne aérienne, ainsi que le câble par l'île de San-Juan, a été définitivement abandonnée à la fin de 1880, en faveur de celle de Valdès à la Pointe Gray.

New-Westminster est devenu la station de transmission de la compagnie de télégraphe *Western Union ;* mais, pour les fins de la vérification, on la désigne sous le nom de "Sumas."

Une correspondance alternative sous-marine par Victoria, l'île Vancouver et la Pointe-Angelos, territoire de Washington, sera probablement établie pendant l'année 1884.

N° 18.—Résumé indiquant la proportion des lignes télégraphiques aériennes et sous-marines possédées, subventionnées ou exploitées par le gouvernement de l'Etat dans les diverses provinces.

—	Distances en milles.				Grand total.
	Lignes intermédiaires.		En construction.		
	Aérien.	S.-marin	Aérien.	S.-marin	
Terreneuve—Ligne subventionnée—					
Port-aux-Basques au Cap-Ray	14	.....	14	.....	14
Nouvelle-Ecosse—					
De Sydney à Meat-Cove	126	½	.....	.....	.....
De Dartmouth à Torbay (subventionnée)	208	.....	334	½	.....
De la Pointe-Basse à Lingan	5	.....	339	½	339½
Nouveau-Brunswick—					
Lignes de la Baie de Fundy	29	9⅛	29	9⅛	38⅛
Québec—					
Rive Sud (subventionnée), de Grand-Métis au Bassin-de-Gaspé; Bureau de la Cie de télégraphe *Great North-Western*	206	.....	.....	.....	.....
Iles de la Madeleine	83⅜	7⅜	289⅝	.....	.....
Iles d'Anticosti	242	44¼	531⅝	117⅝	.....
Ligne de la rive Nord	146¼	1¼	677⅝	118⅞	.....
Chicoutimi	93	.....	769⅝	.....	888½
Nord-Ouest	970	.....	970	.....	970
Colombie-Britannique	653	23½	653	23½	676½
	2,774⅝	152	.....	.....	2,926⅝

N° 19.—Superficie et population du globe terrestre, compilées, autant que possible d'après les derniers recensements officiels de chaque pays. Pour les pays où il n'y a pas eu de recensement, les chiffres ont été tirés des évaluations les plus dignes de foi.

Continent.	Pays.	Année du recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Europe	Austro-Hungrie	1880	240,940	37,741,434
	Belgique	"	11,373	5,519,844
	Iles Britanniques et Gibraltar, Malte, etc.	1881	121,237	35,422,407
	Bulgarie		27,538	2,000,000
	Danemark et Islande	1880	55,260	2,096,410
	France	1881	204,096	37,672,048
	Empire allemand	1880	208,744	45,194,177
	Grèce	1879	19,353	1,979,775
	Hollande	1880	13,679	4,270,098
	Italie	1881	114,408	28,459,451
	Monténégro		1,710	245,380
	Portugal	1879	35,812	4,745,124
	Roumanie		49,262	5,376,000
	Russie d'Europe	1882	2,074,686	84,851,886
	Servie	1879	18,767	1,670,000
	Espagne	"	195,775	16,623,389
	Suède et Norvège	1881	293,849	6,391,398
	Suisse	1880	15,991	2,846,102
	Turquie d'Europe		80,000	5,275,000
	Total		3,782,595	328,626,556
Asie	Afghanistan		278,600	2,500,000
	Arabie (Ind.)		1,500,000	3,265,000
	Bélouchistan		140,000	1,000,000
	Inde anglaise	1881	1,473,687	253,382,186
	Empire chinois		4,539,750	434,580,000
	Iles des Indes Orientales		786,500	34,500,000
	Autres Indes		873,151	36,504,250
	Turkistan indépendant		194,345	3,000,000
	Japon		147,629	35,925,313
	Perse		636,000	5,000,000
	Etablissements Portugais		7,134	877,500
	Russie, d'Asie	1882	6,250,707	15,186,456
	Turquie do		729,981	17,536,465
	Total		17,557,284	843,257,170
Afrique	Abyssinie		158,000	3,000,000
	Algérie		123,000	2,870,000
	Afrique britannique du Sud		546,230	1,890,500
	Afrique Centrale, y comp. Somah et Gallas		4,000,000	50,000,000
	Egypte		870,000	17,400,000
	Côte-d'Or, Sierra-Leone, etc.	1881	17,609	669,966
	Libérie		50,000	1,500,000
	Guinée inférieure		280,000	2,000,000
	Madagascar		228,570	3,000,000
	Maroc		260,000	6,000,000
	Etats libres d'Orange		42,470	50,006
	Etablissements Portugais		697,365	2,410,000
	Sahara		2,500,000	5,000,000
	Sénégambie		147,000	4,000,000
	Soudan		1,250,000	30,000,000
	Transvaal		114,360	700,000
	Tripoli		344,400	1,200,000
	Tunis		45,716	1,500,000
	Zanzibar		100,000	5,000,000
	Total		11,774,720	138,190,466

N° 19.—SUPERFICIE et population du globe, etc.—*Suite.*

Continent.	Pays.	Année du recensement.	Superficie, milles carrés anglais.	Population.
Amérique	Confédération canadienne	1881	3,470,392	4,324,810
	Groënland	.....	750,000	10,000
	Mexique	.....	741,820	9,650,000
	Terreneuve	1874	40,200	161,389
	Etats-Unis	1880	3,603,884	50,152,866
			8,606,296	64,303,065
	Amérique Centrale	.....	164,900	2,600,000
	Antilles	.....	150,000	4,500,000
	République Argentine	1880	1,357,896	2,540,000
	Bolivie	.....	500,870	2,325,000
	Brésil	.....	3,288,000	10,200,000
	Chili	1882	182,790	2,234,000
	Colombie	.....	320,750	3,100,000
	Equateur	.....	248,380	1,066,000
	Guiane	1881	178,370	341,800
	Patagonie	.....	375,000	200,000
	Paraguay	.....	56,700	293,844
	Pérou	.....	503,380	3,374,000
	Uruguay	1880	69,800	450,000
	Vénézuela	1881	402,276	2,075,245
	Total	.....	16,396,408	99,602,954
Australasie	Australie	1881	2,946,555	2,235,734
	Nouvelle-Zélande	"	106,260	489,993
	Tasmanie	"	26,215	115,705
	Total	.....	3,079,030	2,841,432
Polynésie	.....	.....	350,000	30,000,000

RÉCAPITULATION.

Europe,	environ	3,800,080	330,000,000
Asie,	id.	17,600,000	850,000,000
Afrique,	id.	11,800,000	140,000,000
Amérique,	id.	16,500,000	100,000,000
Australasie,	id.	3,100,000	3,000,000
Polynésie,	id.	350,000	30,000,000
	Grand total	53,150,000	1,453,000,000

N° 20.—Tableau indiquant les possessions anglaises dans tout l'univers, avec leur population et leur étendue en milles carrés anglais, en 1881.

—	Superficie.	Population.
	Milles carrés anglais.	
En Europe—		
Iles Britanniques	121,115	36,100,000
Gibraltar	.....	23,991
Heligoland	.....	2,001
Malte et Gozo	117	149,782
En Asie—		
Inde anglaise (y compris les Etats en dépendant)	1,558,254	254,000,000
Ceylon	24,702	2,758,166
Etablissements des détroits (Sincapour, etc.)	1,440	350,000
Aden (y compris l'île Périm)	70	35,163
Hong-Kong	32	160,402
Ile Labuerne	30	6,000
En Afrique—		
Rivière Gambie	21	14,150
Sierra-Leone	468	60,546
Colonie de la Côt -d'Or	16,620	520,000
Lagos	75,270	.....
Colonie du Cap	240,110	1,249,824
Natal	18,750	361,537
Ile Maurice et ses dépendances (Rodriguez, etc.)	704	359,419
Ile de l'Ascension	35	.....
Ile Sainte-Hélène	47	5,059
Dans l'Amérique du Nord—		
Confédération canadienne	3,470,392	4,324,810
Terreneuve	40,200	161,389
Honduras anglais ou Belise	6,500	27,452
Jamaïque	4 256	580,804
Iles Bahama	5,794	43,521
Trinidad et autres îles des Antilles	3,287	989,059
Iles Bermudes	41	14,434
Dans l'Amérique du Sud—		
Guiane anglaise	85,000	252,186
Iles Falkland	4,740	1,543
Dans l'Océanie—		
Nouvelles-Galles du Sud, Australie	310,937	750,000
Victoria do	87,884	862,346
Queensland do	668,225	213,525
Australie méridionale	903,690	279,865
Australie occidentale	975,824	30,200
Tasmanie	26,214	115,705
Nouvelle-Zélande	106,260	489,993
Total, empire britannique dans tout l'univers	8,757,029	305,292,872

N° 21.—Tableau indiquant les empires les plus considérables.

—	Superficie en milles carrés.	Population au dernier recensement.	Population par mille carré.
Empire britannique	8,757,029	305,292,872	34·7
do russe	8,325,293	100,038,342	12·0
do chinois	4,540,000	250,000,000	55·0
Etats-Unis	3,002,852	52,152,866	17·3
Empire brésilien	3,288,000	10,200,000	3·1
République française	204,096	37,672,048	184·5
Empire allemand	208,744	45,194,177	216·5
Espagne (y compris les colonies)	320,975	24,914,000	77·6
Italie	114,408	28,459,451	248·7

N° 22.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RACES.

Tirée de la Géographie de Keith Johnston, Londres, 1880.

Race indo-germanique, ou arienne	550,000,000
" mongolique ou turanienne	635,000,000
" sémitique ou hamitique	65,000,000
" nègre et bantu	150,000,000
" hottentote et bosjemane	150,000
" malaise et polynésienne	35,000,000
" sauvage américaine	15,000,000
Total	1,450,150,000

N° 23.—POPULATION DU GLOBE TERRESTRE PAR RELIGIONS.

Tirée de la Géographie de Keith Johnston, Londres, 1880.

Chrétiens	375,000,000
Juifs	7,000,000
Mahométans	170,000,000
Boudhistes	503,000,000
Hindous	177,000,000
Payens et fétichistes	170,000,000
Divers et inconnus	48,000,000
Total	1,450,000,000

ANNEXE No 25.

TABLEAU COMPARATIF

DU

TRAFIC SUR LES CHEMINS DE FER ET CANAUX

EN

CANADA

AINSI QUE DU TRAFIC SUR LES CHEMINS DE FER ET CANAUX DE L'ÉTAT DE NEW-YORK, ETC.,

De 1868 à 1881 (inclusivement).

PAR

W. J. PATTERSON,

Secrétaire de la Chambre de Commerce de Montréal.

SOMMAIRE DES TABLEAUX CI-JOINTS.

No 1. Tableau indiquant le trafic sur le canal Welland, de 1868 à 1882.

2. Tableau indiquant le trafic sur les canaux du Saint-Laurent, de 1868 à 1882.

3. Tableau indiquant le trafic sur tous les canaux du Canada, de 1872 à 1882.

4. Tableau comparatif indiquant la quantité de grain et de farine reçue à Montréal par le chemin de fer Grand-Tronc et le canal Lachine, 1868-1882.

5. Tableau du trafic sur les chemins de fer, en Canada, depuis 1875 jusqu'à 1882. (Pas d'états avant 1875.)

6. Tableau du trafic sur les canaux de l'Etat de New-York, depuis 1868 jusqu'à 1882.

7. Tableau indiquant la quantité de blé et de farine expédiée de Buffalo et d'Oswego, avec la somme de trafic attirée à Oswego, par le canal Welland, de 1868 à 1882.

8. Tableau du trafic sur les canaux de New-York, comparé avec celui de quatre lignes de chemin de fer rivales.

9. Tableau du mouvement des céréales vers la côte; comparaison entre leur mouvement par les canaux et leur mouvement par les voies ferrées, le meilleur état comparatif qui puisse être fait, pris conjointement avec l'état n° 8.

10. Tableau indiquant la quantité de grain et de farine reçue à New-York par canaux et voies ferrées, pendant sept mois de navigation sur les canaux.

11. Tableau du mouvement du trafic sur treize lignes principales de chemin de fer, dans les Etats-Unis, de 1873 à 1880.

12. Nombre de milles de chemin de fer en exploitation aux Etats-Unis, de 1865 à 1879.

ANNEXE No 25.

(N° 35872.)

TABLEAU COMPARATIF DU TRAFIC SUR LES CHEMINS DE FER ET SUR LES CANAUX.

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE,
MONTRÉAL, 3 juillet 1883.

CHER MONSIEUR,—A propos de vos dépêches télégraphiques des 20, 22 et 26 du mois dernier, par lesquelles vous demandez un relevé (embrassant une période de 15 ans) de la circulation des marchandises et des voyageurs sur les lignes de chemins de fer en concurrence avec les canaux dans le Canada et aux Etats-Unis, j'ai l'honneur de vous transmettre le résultat des efforts que nous avons faits pour nous rendre à votre désir. Les renseignements, puisés à différentes sources, ont été disposés en forme de tableaux, de manière à donner, je crois, l'information désirée, sans qu'il soit besoin de commentaire. Néanmoins, si vous avez besoin de renseignements sur quelques points ou colonnes de chiffres en particulier, je me ferai un plaisir de vous répondre promptement.

Permettez-moi d'ajouter que ce travail est le résultat de beaucoup de recherches, vu qu'il a fallu consulter de nombreuses autorités; et j'espère sincèrement qu'on en sera satisfait.

J'ai l'honneur d'être, cher monsieur,
Votre obéissant serviteur,
WM. J. PATTERSON,
Secrétaire.

Mr F. H. ENNIS,
Secrétaire, département des Travaux publics,
Ottawa.

CANAUX DU CANADA.

N° 1.—Tableau indiquant le trafic sur le canal Welland, pour les années 1868 à 1882.

Exercice finissant le 30 juin.	Tonnes de marchandises.			Nombre de passagers.	Tonnage des navires—En montant et en descendant.
	En montant.	En descendant.	Total.		
1868	285,415	850,220	1,135,635	7,536	1,240,366
1869	375,054	856,849	1,231,903	6,611	1,267,451
1870	328,045	946,773	1,274,818	9,934	1,357,117
1871	395,759	1,082,363	1,478,122	8,147	1,554,118
1872	346,530	973,466	1,319,996	9,466	1,377,815
1873	437,354	954,338	1,391,692	7,629	1,397,388
1874	449,104	1,090,977	1,540,081	6,919	1,572,113
1875	348,053	784,800	1,142,853	5,653	1,177,020
1876	379,481	742,321	1,121,802	5,735	1,077,804
1877	305,643	815,206	1,120,849	13,293	1,216,659
1878	301,536	790,362	1,091,898	10,065	1,240,176
1879	246,449	672,475	918,924	5,353	998,247
1880	221,610	674,512	896,122	5,395	943,686
1881	199,222	599,587	798,809	4,950	863,096
1882	220,076	424,651	644,727	1,741	679,040

N° 2.—Tableau indiquant le trafic sur les canaux du Saint-Laurent, pour les années 1868 à 1882.

1868	172,159	759,907	932,066	47,346	1,176,466
1869	169,180	794,112	964,002	46,754	1,174,650
1870	178,906	1,036,161	1,215,067	50,671	1,354,102
1871	193,976	952,298	1,146,274	48,568	1,339,000
1872	208,020	732,625	940,645	38,942	1,186,766
1873	219,029	790,233	1,009,262	55,473	1,267,047
1874	206,287	804,110	1,010,397	32,965	1,377,989
1875	221,478	736,293	957,771	35,129	1,302,634
1876	252,788	664,765	917,553	40,381	1,310,242
1877	.....	.....	.....	61,367	1,341,166
1878	199,525	666,358	865,883	59,439	1,792,267
1879	182,806	636,110	818,916	68,648	1,729,616
1880	241,154	749,013	990,167	71,716	1,920,312
1881	247,318	804,892	1,052,210	77,754	1,997,432
1882	281,537	620,840	902,377	75,221	1,936,896

N° 3.—TABLEAU indiquant le trafic total sur tous les canaux du Canada, pour les années 1872 à 1882.

Exercice terminé le 30 juin.	Tonnes de marchandises.	Nombre de passagers.	Tonnage des navires.	Exercice terminé le 30 juin.	Tonnes de marchandises.	Nombre de voyageurs.	Tonnage des navires.
1872.....	3,030,233	90,644	3,721,364	1878.....	2,478,257	144,370	4,310,862
1873.....	3,309,299	100,374	3,933,798	1879.....	2,206,679	170,401	3,921,095
1874.....	3,420,700	95,895	4,099,874	1880.....	2,370,868	139,137	4,143,647
1875.....	2,931,479	99,206	3,570,205	1881.....	2,556,709	122,507	4,283,817
1876.....	2,647,602	100,227	3,381,021	1882.....	2,542,843	110,787	4,063,247
1877.....	2,734,153	146,375	3,576,698				

N. B.—Antérieurement à 1872, par suite du fait que des *laissez-passer directs* n'étaient pas délivrés, un laissez-passer était accordé pour chaque canal, et par conséquent le total pour tous les canaux comprendrait beacoup d'items répétés quatre fois.

N° 4.—TABLEAU indiquant la quantité de grain et de farine reçue à Montréal par le chemin de fer Grand-Tronc et le canal Lachine.

Année..	Canal Lachine.	Chemin de fer Grand-Tronc.
	Boisseaux.	Boisseaux.
1868	5,544,827	3,026,083
1869	9,753,754	3,350,995
1870	9,954,006	2,774,962
1871	12,520,443	3,759,706
1872	13,883,381	3,825,872
1873	15,573,816	4,326,730
1874	12,820,967	4,855,387
1875	11,654,284	5,761,106
1876	12,720,169	6,347,616
1877	13,650,804	5,083,883
1878	14,259,999	7,627,891
1879	17,160,750	5,813,330
1880	19,280.017	5,524,651
1881	12,431,250	7,588,840
1882	10,005,532	6,289,061

CHEMINS DE FER EN CANADA.

N° 5.—TABLEAU indiquant le nombre de milles de chemin, le nombre de milles parcourus par les trains, le nombre de voyageurs et de tonnes de marchandises transportés, ainsi que les recettes et les dépenses annuelles pendant les huit dernières années.

Exercice finissant le 30 juin	Nombre de milles de chemin.	Nombre de milles parcourus par les trains				Nombre de voyageurs.	Tonnes de marchandises.	Recettes.	Frais d'exploitation.
		De voyageurs.	De marchandises.	Mixtes	Total.				
								$	$
1875...	4,826½	5,206,353	10,910,181	1,563,644	17,680,168	5,190,416	5,670,836	19,470,539	15,775,532
1876...	5,157¼	5,837,461	9,616,148	2,650,019	18,103,628	5,544,814	6,331,757	19,358,084	15,802,721
1877...	5,574½	.....	.....	.....	19,450,813	6,073,233	6,859,796	18,742,053	15,290,091
1878...	6,143½	6,225,327	9,981,786	3,462,334	19,669,447	6,443,924	7,883,472	20,520,078	16,100,102
1879...	6,484½	6,987,919	6,510,636	7,068,450	20,731,689	6,523,816	8,348,810	19,925,066	16,188,102
1880...	6,891¼	7,312,168	10,775,380	4,157,292	22,427,449	6,462,948	9,938,858	23,561,447	16,840,705
1881...	7,260	8,293,957	15,163,634	2,099,487	27,301,306	6,943,671	12,065,323	27,987,509	20,121,418
1882...	7,530	8,802,479	16,668,535	2,375,397	27,846,411	9,352,335	13,575,787	29,027,790	22,390,709

CANAUX DANS L'ÉTAT DE NEW-YORK.

N° 6.—TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de marchandises expédiées des ports de marée; le nombre de tonnes arrivées des Etats de l'Ouest et de l'Etat de New-York aux ports de marée; le nombre total de tonnes arrivées aux ports de marée, le nombre de tonnes du commerce intérieur de l'Etat de New-York, et le nombre de tonnes du mouvement total sur tous les canaux, depuis 1868 jusqu'à 1882.

Année.	Expédiées des ports de marée.	Arrivées aux ports de marée.				Nombre total de tonnes arrivées aux ports de marée.	Mouvement intérieur de l'Etat de New-York	Mouvement total.
		Par le canal Erié.		Par le canal Champlain.				
		Des Etats de l'Ouest	De l'Etat de New-York	Du Vermont et du Canada.	De l'Etat de New-York			
1868	1,067,020	2,215,222	163,350	193,474	668,760	3,240,806	2,134,399	6,442,225
1869	772,201	2,028,568	229,121	203,876	634,577	3.096,142	1,990,737	5,859,080
1870	910,429	2,048,947	241,751	244,617	620,987	3,156.302	2,077,038	6,173,769
1871	801,538	2,473,832	175,045	212,654	634,870	3,495,801	2,170,519	6,467,888
1872	926,228	2,456,022	214,383	261,058	716,481	3,647,944	2,099,198	6,673,370
1873	795,117	2 539,455	225,900	27,895	763,399	3,376.649	2,193,016	6 364,782
1874	753,981	2,200,364	269,933	193,523	559,292	3,223,112	1,827,495	5,804,588
1875	701,253	1,664,056	250,886	135,115	558,720	2,608,777	1,549,828	4,859,858
1876	745,797	1,402,768	342,552	128,223	552,639	2,426,182	1,000,150	4,172,129
1877	978,991	2,010,081	287,927	156,150	532,654	2,986,812	990,160	4,955,963
1878	783.150	2,450,512	381,278	151,081	654,230	3,637,101	751,069	5,171,320
1879	992,434	2,196,177	349,825	151,913	588,261	3,286,176	1,083,762	5,362,372
1880	1,264,179	2,801,282	425,076	224,437	616,607	4,067,402	1,126,075	6,457,656
1881	1,056,196	1,804,120	389,182	212,179	660,358	3,065,839	1,057,157	5,179,192
1882	1,038,003	1,824,129	278,311	213,422	752,290	3,068,152	1,361,268	5,467,423

N° 7.—TABLEAU indiquant le nombre de tonnes de blé et de farine embarquées à Buffalo (et à Tonawanda) et Oswego, ainsi que le nombre total de tonnes arrivées aux ports de marée, depuis 1868 jusqu'à 1882.

Années.	Buffalo (et Tonawanda).	Oswégo.	Total.	Nombre total de tonnes arrivées aux ports de marée.
1868	313,845	105,795	419,640	390,852
1869	496,524	148,721	645,245	636,670
1870	510,416	127,172	637,588	575,684
1871	576,456	133,216	709,672	678,450
1872	330,652	62,640	393,292	356,917
1873	738,644	57,283	795,927	682,827
1874	650,223	108,289	758,512	726,702
1875	701,174	34,418	735,592	686,709
1876	377,548	22,867	400,415	357,683
1877	400,126	29,810	429,936	385,072
1878	776,953	25,565	802,518	811,908
1879	893,643	26,474	920,117	914,619
1880	900,346	18,417	9 8,763	883,247
1881	388,096	26,110	414,206	418,621
1882 (non établi)	.....	.....	.....	.....

CHEMINS DE FER ET CANAUX DANS LES ETATS-UNIS.

N° 8.—TABLEAU indiquant le nombre de tonnes transportées sur les canaux de l'Etat de New-York, le chemin de fer N. Y. Central et Rivière Hudson, le chemin de fer N. Y., Lac Erié et Occidental, et le chemin de fer de la Pennsylvanie, depuis 1868 jusqu'à 1882.

Année.	Canaux de l'Etat de New-York.	N.-Y. Central et Riv. Hudson.	N.-Y. Lac Erié et Occidental.	Ch. de fer de la Pennsylvanie.	Ch de fer de Baltimore et Ohio.
1868	6,442,225	2,562,862	3,908,243	4,722,615	Ces quatre chemins de fer sont ceux qui font concurrence au canal Erié pour le trafic entre les Etats de l'Ouest et la côte. Il est impossible d'obtenir les chiffres du chemin de fer de Baltimore et Ohio, mais autant qu'on peut s'assurer, son tonnage d'entier parcours est plus considérable que celui du canal Erié.
1869	5,859,080	3,190,810	4,312,209	5,402,991	
1870	6,173,769	4,122,000	4,852,505	5,804,051	
1871	6,467,888	4,532,056	4,844,208	7,100,294	
1872	6,673,370	4,393,965	5,564,274	8,459,535	
1873	6,364,782	5,522,724	6,777,652	9,998,794	
1874	5,804,583	5,759,672	6,990,250	9,118,419	
1875	4,859,853	5,678,808	6,765,188	9,787,176	
1876	4,172,129	6,510,508	6 488,184	10,600,547	
1877	4,955,963	6,078,273	6,752,839	10,438,394	
1878	5,171,320	7,889,389	6,721,724	11,627,228	
1879	5,362,372	9,101,012	8,811,123	14,457,502	
1880	6,462,290	10,576,754	9,445,392	16,341,568	
1881	5,179,192	11,591,192	11,086,823	18 à 19,000,000	
1882	5,467,423	Non établi.	Non établi.	Non établi.	

N° 9.—Tableau indiquant les arrivages de farine et de grains à New-York, Montréal, Portland, Boston, Philadelphie, Baltimore, Nouvelle-Orléans, et distinguant les arrivages à New-York et Montréal, par les canaux Erié, Champlain et du Saint-Laurent, depuis 1872 jusqu'à 1882.

Année.	Total des arrivages à sept ports de mer de l'Atlantique.	Arrivages par les canaux Erié, Champlain et Saint-Laurent.	Arrivages en sus des arrivages par les canaux.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1872	186,059,546	67,746,909	118,312,537
1873	187,316,167	64,634,180	122,681,987
1874	204,806,480	64,284,861	139,521,619
1875	189,453,477	51,185,494	139,267,983
1876	218,190,865	44,486,400	173,704,465
1877	215,697,367	61,734,000	153,963,367
1878	309,167,315	76,821,600	232,345,715
1879	348,210,685	74,133,800	274,076,885
1880	362,570,607	90,369,815	272,200,792
1881	289,134,707	50,623,730	238,510,577
1882	Non établi.	Non établi.	Non établi.

CHEMINS DE FER ET CANAUX DANS LES ETATS-UNIS

N° 10.—Tableau indiquant la quantité de farine et de grain reçue à New-York par canaux et voies ferrées, pendant sept mois de navigation artificielle—de mai à novembre inclusivement—depuis 1877 jusqu'à 1882.

Année.	Par canaux.	Par voies ferrées.
	Boisseaux.	Boisseaux.
1877	47,248,265	30,526,406
1878	62,319,667	46,881,467
1879	54,095,806	59,820,220
1880	69,421,695	56,505,548
1881	37,469,030	62,800,037
1882	Non établi.	Non établi.

CHEMINS DE FER DANS LES ÉTATS-UNIS.

N° 11.—Tableau indiquant le mouvement total et les recettes du trafic sur treize des plus importants chemins de fer, pendant les années 1873 et 1880.

Tonnes de marchandises transportées.		Recettes.		Milles de chemin.	
1873.	1880.	1873.	1880.	1873.	1880.
45,557,002	78,150,913	112,004,835	143,388,178	11,438	15,457

N° 12.—Nombre de milles de chemin en exploitation aux Etats-Unis, pendant une série d'années.

1865.	1870.	1875.	1877.	1878.	1879.
35,085	52,885	74,096	79,089	81,776	86,497

Note.—Pour les renseignements concernant les chemins de fer en Canada avant la confédération, *voir* le rapport général du commissaire des travaux publics, 1867, annexe 70, pp. 558 à 561, quant à ce qui regarde les dépenses, etc., et p. 605 à 614 pour ce qui concerne le trafic, etc.

ANNEXE No 26

RELEVÉ DES

RÉCLAMATIONS SOUMISES AUX

ARBITRES OFFICIELS

DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883.

PAR

CHARLES THIBAULT, SECRÉTAIRE.

ANNEXE No 26.

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION DES ARBITRES.

(N° 37135.)

COMMISSION DES ARBITRES, CANADA,
OTTAWA, le 9 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état des réclamations du ressort du ministère des Travaux publics, qui ont été déférées aux arbitres officiels dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1883.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

Mr F. H. ENNIS,
Secrétaire, ministère des Travaux publics,
Ottawa.

ETAT des réclamations, du ressort du ministère des Travaux publics, soumises aux arbitres officiels et relativement auxquelles ils ont rendu décision ou fait rapport, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Réclamant.	Nature de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Renvoyée à un ou plusieurs arbitres.	Renvoyée pour décision ou rapport.	Montant réclamé.	Montant adjugé ou recommandé.	Date de la sentence arbitrale ou du rapport.	Observations.
		1882.			$ cts.	$ cts.	1882.	
Simon, Peters, Moore et Wright.	Commissaires du port de Québec, solde du prix d'entreprise	22 août..	Toute la commission.	Pour décision.....	126,589 44	118,333 34	11 oct.....	
		1883.					1883.	
Patrick Larkin.....	Port d'Owen-Sound, ouvrage supplémentaire.....	12 fév....	do .	do ...	Non ment.	1,776 57	2 mars....	
Andrew Porter *et al*.....	Lot 23, côté sud de la rue Wellington, Ottawa, exprop. pour les bes. du gouv.	13 avril...	do ...	do ...	25,500 00	14,000 00	26 avril...	
Alexander Martin.	Locataire de ce lot nº 23.....	13 do ...	do ...	do ...	.....	.....	.....	Retirée.
Joseph Kavanagh *et al* ...	do do	13 do ...	do ...	do ...	7,080 00	300 00	26 avril...	
Wm. Shoolbred.	do do	13 do ...	do ...	do ...	472 00	250 00	26 do ...	
J. G. Butterworth *et al*...	do do	13 do ...	do ...	do ...	.....	.....	.....	Retirée.
N. S. Tarr.....	do do	13 do ...	do ...	do ...	.....	.....	.....	do

ANNEXE No 27.

ETAT

INDIQUANT

1° LES PROPRIÉTÉS LOUÉES PAR LE DÉPARTEMENT,

ET

2° LES PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES PAR LE DÉPARTEMENT,

DURANT L'EXERÇICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883.

PAR

A. GOBEIL, greffier en loi.

ANNEXE No 27.

PROPRIÉTÉS LOUÉES ET PROPRIÉTÉS ACHETÉES OU VENDUES.

(N° 40063.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les tableaux suivants, qui doivent entrer dans le rapport annuel, savoir :—

1° Des propriétés louées au département ou par lui, durant l'exercice terminé le 30 juin dernier ;

2° Des propriétés achetées ou vendues par le département durant la même période.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL.

Mr F. H. ENNIS,
Secrétaire, département des Travaux publics.

ANNEXE No 27.

N° 1.—Etat indiquant les propriétés louées au département des Travaux publics ou par lui, durant l'exercice terminé le 30 juin 1883

Date du bail.	Locateurs.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin.	Durée du bail.	Somme à payer.	Comment payable.
1882.							
14 août....	La Cie du chemin de fer St-Laurent et Ottawa.. (transfert.)	Sa Majesté.....	La bâtisse appartenant à M. H. Lee, sur la rue Wellington, Ottawa.	Bureaux publics.....	5 ans à dater du 1er juillet 1878.	$900 par année	Trimestriellement.
1883.							
1er fév.....	J. Durie et fils...	do	Les premier et second étages des nos 33 et 35, côté nord de la rue Sparks, Ottawa.	do	2 ans et 4 mois, à dater du 1er janvier 1883.	660 do ...	do
19 avril....	Sa Majesté	G. A. Beaudet ...	Permission de construire un barrage dans le fleuve Saint-Laurent, à Côteau-du-Lac, Québec.	Moulin	Durant bon plaisir ; 3 mois d'avis.	1 do ...	Annuellement.

A. GOBEIL.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 novembre 1883.

N° 2.—Etat indiquant les propriétés achetées ou vendues par le département des Travaux publics, durant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Date de l'achat ou de la vente.	Vendeurs.	Acheteurs.	Description de la propriété.	A quelle fin.	Superficie.	Prix.
1882.						$ cts.
20 juillet..	A. O'Brien	Sa Majesté.....	Terrain près de la ville de Pictou, N.E., sur le chemin conduisant à la plage, côté N. du port de Pictou.	Hôpital de marine.....	4 acres	1,545 00
25 do ...	Vancouver Coal & Mining Co.	do	Lots n°s 7 et 8, bloc LVI, dans la ville de Nanaïmo, C.B.	Pour un édifice public....	.....	1,000 00
2 août ...	J. Bamberger	do	Partie des lots 2 et 3, sur la rue Stuart, Hamilton, Ontario.	Pour une baraque d'immigrants.	.....	1,450 00
4 do ...	P. McHale.....	do	Déch. de tous dom faits par l'inon. de 50 acr. de la ½ E. du lot 24, 8e con., Fitzroy, Ont., par suite de la const. de la dig. des Chats.	.....	50 acres	435 00
11 sept. ...	Mary Mullin	do	Droit de passage et de vue verticale sur partie du lot n° 14, côté N. de la rue Main, Hamilton.	En rapport avec le bureau de poste.	.....	400 00
18 do ...	J. Coveney	do	Lot n° 2,263, sur la rue Champlain, Québec.	Pour la constr. d'un mur de soutènement du cap.	.....	2,200 00
19 do ...	J. A. Bedson	do	Partie du ¼ N.-O., de la section 2, township 13, rang 2, à l'est du méridien principal, province du Manitoba—Rockwood, comté de Lisgar.	Pénitencier	.....	$1,000, et N.E. ¼ sec. 2, tp. 13, rang 2 E.
5 oct. ...	Haute Cour de Justice, Ontario.	do	Ordonnance accordant à Sa Majesté le lot Morris, sur Court-House Avenue, Brockville, Ont.	Pour un édifice public....	6,812 pds. carrés.	3,090 00
18 do ...	W. D. Burn.....	do	Partie des lots 1 et 2, bloc A, avec bâtisse dessus construite, au coin des rues King et Division, Cobourg, Ont.	do	.....	12,000 00
13 nov. ...	Gouvernement de la province de Québec.	do	Réserve dans l'octroi à W. A. Griffith du lot 12, 5e rang, township de Delisle, Saguenay, du droit en faveur du gouvernement fédéral de se servir de toutes les terres et de tout le bois nécessaires aux travaux de la Grande Décharge du lac St-Jean, Q.	.....	.....	Gratuitement.
16 déc. ...	Maire et échevins de Saint-Jean, N.B.	do	Lot n° 92, sur la rue Union, Carleton, Saint-Jean, N B.	Pour un édifice public.....	50 x 100 pieds ...	900 00
19 do ...	F. J. Preston	do	Lopin de terre, coin de Clifton Avenue et de la rue Park, Clifton, Ont.	do	80 x 90 pieds	1,600 00

20 déc.....	Geo. Baptist et Cie.....	Sa Majesté.....	Partie du lot n° 72, paroisse de Saint-Boniface, township de Shawenegan, Saint-Maurice, Qué.	Pour les travaux du Saint-Maurice.	.....	200 00
20 do ...	B. Thibault	do	Partie des lots 78 et 79, paroisse de Saint-Boniface, township de Shawenigan, Saint-Maurice, Qué.	do	.....	100 00
1883. 13 jan.....	G. H. Wilson	do	Lot sur la rue Gerrish, à Windsor, N.-E.....	Pour un édifice public....	120 x 106 pds	2,500 00
15 do ...	Gouvernement de la province de Québec.....	do	Don de la ½ N. du lot de grève n° 26, et de la ½ S. du lot 28, township de Carleton, comté de Bonaventure, Qué.	Pour le quai de Carleton.	1 acre 14 perches	Gratuitement.
20 do ...	Sa Majesté.....	R. Forsyth.....	Ancienne machine portative autrefois employée pour l'aqueduc du Gouv., Ottawa.	.....	....	275 00
7 février.	S. Patterson (syndic de la succ. de A. J. Burton).	Sa Majesté.....	Partie des lots de ville 53 et 54, sur la rue Queen, Port-Hope, Ont.	Pour un édifice public....	77 x 175 pds.....	3,000 00
7 do ...	J. Mulligan et aut. (synd. de la succes. de Dodd)	do	Lot de terre contigu au précédent à Port-Hope, Ont.	do	50 x 104 pds	800 00
7 do ...	H. Meredith	do	Lot de terre situé en arrière du précédent, vendu par J. Mulligan.	do	40 x 71 x 52 x 83 pds.	800 00
22 do ...	J. L. Harris	do	Lot au coin des rues Main et Télégraphe, Moncton, N.-B.	do	9,000 pds. de sup.	4,500 00
26 mars...	D. S. Hunt	do	Lot au coin des rues Summer et Fitzroy, Summerside, I.P.-E.	do	131 x 61 pds.....	693 00
12 mai	M. Twomey	do	Lot au coin des rues Dalhousie et Richmond, Amherstburg. Ont.	do	90 x 120 pds	2,200 00
19 do ...	Jas. Ronald	do	Lot au coin des rues King et Fourth, Chatham, Ont.	Agrandissement d'un édifice public.	25 x 56 pds.....	2,500 00
12 juin....	Jos. Reynar	do	Cession de ses droits en eau profonde et riverains à son quai, Trois-Rivières, Qué.	Travaux du port de Trois-Rivières.	Fronts des lots 2,190 et 2,193.	3,000 00
16 do ...	The Canada Pulp Company (limitée.)	do	Echange de partie des lots 92 et 93 à la station de la Grand'Mère, travaux du St-Maurice	Ouvrages de la station...	15·07 acres	Terre échangée d'une val. égale.
19 do ...	C. W. Taylor	do	Lot n° 580, dans la ville de Gananocoui, Ont	Pour un édifice public....	.....	1,000 00
18 do ..	D. Fraser	do	Lot de terre ou coin des rues Dalhousie et Provost, New-Glasgow, N.-E.	do	57 x 57·09 pds...	2,660 00
30 do ...	W. Fraser	do	Lot contigu au précédent, à New Glasgow, N.-E.	do	57 x 43 pds.....	2,100 00
22 do ...	Chas. Bent	do	Lot au coin des rues Lorne et Prince, Truro, N.-E.	do	131 x 115 pds.....	4,000 00
.....	Cour Suprême de la Nouvelle-Écosse.	En faveur de Sa Majesté.	Expropriation de la terre appartenant à A. McDonald, à Point-Edward, Sydney, N.-E.	Pour la quarantaine.....	2 acres	164 40

A. GOBEIL.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 2 novembre 1883.

ANNEXE No 28

TABLEAU

DES

OUVRAGES DONNÉS A L'ENTREPRISE

PAR LE

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

DURANT L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1883.

PAR

A. GOBEIL, greffier en loi.

ANNEXE No 28

TABLEAU DES OUVRAGES DONNÉS A L'ENTREPRISE, ETC.

(N° 40412.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 12 novembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli les tableaux suivants, qui doivent être insérés dans le rapport annuel de 1882-83, savoir:—

1. Tableau des ouvrages donnés à l'entreprise par ce département durant l'exercice terminé le 30 juin dernier;

2. Liste des actes passés à la dernière session du parlement, et ayant rapport à ce département ou aux travaux placés sous son contrôle.

3. Relevé des arrêtés du conseil et des proclamations concernant les péages et règlements sur les travaux publics.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. GOBEIL.

Mr F. H. ENNIS,
Secrétaire, département des Travaux publics.

ANNEXE N° 28.—OUVRAGES donnés à l'entreprise par le département des Travaux publics, du 30 juin 1882 au 1er juillet 1883.

Ouvrages.	Noms des entrepreneurs.	Date.	Sommes.
EDIFICES PUBLICS.			$ cts.
Ontario.			
Belleville—App. de chauff. pour le bur. de poste, etc.	Northcott et Alford	30 nov. '82	4,100 00
id. Aménagement de l'intérieur id.	John Forin	28 fév. '83	2,460 00
Brockville—Construction du bureau de poste, etc.	Tompkins, Crain et Cie	10 do '83	37,320 00
Chatham id. id.	J. E. Askwith	20 sept. '82	27,640 00
Clifton id. id.	do	9 mai '83	28,000 00
Cornwall id. id.	Gordon et Ross	28 juill. '82	27,698 63
Hamilton id. id.	VanAllen, Brown et Love	15 août '82	232,000 00
id. id. d'une baraque p. les immig.	John Knapman	30 déc. '82	3,263 00
London—Changements, etc., dans le bureau de poste.	John Christie	20 sept. '82	5,490 00
Port-Hope—Construction d'un bureau de poste	W. Toms	5 mai '83	25,740 00
Port-Arthur—Construction d'une baraque pour les immigrants	C. H. Logan	28 do '83	4,687 00
Sarnia—Const. d'une baraque pour les immigrants	do	28 do '83	2,341 00
Sainte-Catherine—Construction de l'appareil de chauffage pour le bureau de poste	D. S. Keith et Cie	19 déc. '82	2,950 00
Saint-Thomas—Construction d'un bureau de poste, etc.	H. Lindop	22 juill. '82	38,850 00
Québec.			
Montréal—Salle d'exercices, changements et répar.	J. B. St. Louis et frère	27 juin '83	29,897 00
id. Edifice du revenu de l'intérieur, appareil de chauffage	R. Mitchell et Cie	25 juill. '82	1,745 00
id. Ile Sainte-Hélène—Réparations des édifices militaires	W. McDonald	7 août '82	9,416 00
Québec—Entrepôt de vérification—Construction	D. O'Brien	15 mars '83	53,000 00
id. Murs de fortification—Répar. n° 7, sec. 2	Charles Jobin	13 sept. '82	3,732 00
Hull—Construction d'un bureau de poste	William Toms	6 juill. '82	15,000 00
Nouveau-Brunswick.			
Carleton (St-Jean)—Construction d'un bur. de poste.	Causey, Bond et Milden	18 mai '83	8,951 00
Dorchester—Pénitencier—Achèv. de l'aile d. cellules.	D. A. Duffy	23 juin '83	44,500 00
Woodstock—Construction d'un bureau de poste, etc.	Joshua Limerick	16 mars '83	14,550 00
Nouvelle-Ecosse.			
Pictou—Construction d'un hôpital de marine	McDonald et Stewart	14 août '82	5,735 00
Sydney id. d'une station de quarantaine	Hugh McDonald	23 fév. '83	3,750 00
Manitoba.			
Winnipeg—Résidence du lieut.-gouverneur—Rallonges	F. J. Bowles	21 mars '83	18,082 00
Id. Edifices du parlement—Achèvement de l'entreprise de Lyon	Gelley, Moberly et Soucisse	26 mai '83	63,985 00
Id. Construction d'un bureau de poste temp.	C. H. Logan	14 avril '83	6,131 00
Colombie-Britannique.			
Nanaïmo—Construction d'un bureau de poste, etc.	Smith et Clark	18 sept. '82	23,250 00

ANNEXE N° 28—TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise, etc.—*Suite.*

Ouvrages	Noms des entrepreneurs.	Date.	Montant.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			$ cts.
Territoires du Nord-Ouest.			
Qu'Appelle—Construction d'une baraque pour les immigrants (détruite par un incendie)	J. McCallum	23 oct. '82.	8,873 00
do Const. d'une baraque pour les immigr. (pour rempl. celle qui a été brûlée)...	C. H. Logan	10 juil. '83.	5,839 00
Régina—Const. des bureaux du dépt. des Sauvages...	M. P. Zindord	26 juin '83.	6,050 00
EDIFICES PUBLICS.			
Ottawa.			
Edifices publics—Charbon pour 1882-83.	G W. McCullough	22 août '82.	3,605 00
do Enlèvement de la neige, 1882-83.	A. Devlin	4 déc. '82.	425 00
do Monum. de sir G. E. Cartier, bart.	L. P. Hébert	7 mai '83.	5,400 00
Rideau Hall—Enlèvement de la neige, 1882-83	J. A. Hunter	1er déc. '82.	265 00
PORTS ET RIVIÈRES.			
Ontario.			
Collingwood—Construction d'un brise-lames	J. D. Silcox (cédé à Fleming, Lindsay et Burdett.	9 août '82.	26,950 00
Meaford—Réparations de la jetée et des palplanches..	Robert Reed	11 nov. '82.	9,999 00
Newcastle—Reconstruction et réparations de la jetée.	Munson et Rowe	26 avril '83.	11,000 00
Port-Hope—Construction d'un brise-lames	McNeeley et Walters	19 oct. '82.	11,261 61
Toronto—Amélioration du port, (contrat A)	Cooke et Jones	18 août '82.	101,822 50
do do (contrat B)	do	18 do '82.	101,563 00
Wiarton—Construction de docks et de quais	David Porter	26 sept. '82.	42,500 00
Québec.			
Chenal-du-Moine—Construction de deux piliers.	Elie Normand	9 juin '83.	2,400 00
Nouveau-Brunswick.			
Caraquette—Construction d'un brise-lames	R. Blackall	6 janv. '83..	3,440 00
Nouvelle-Ecosse.			
Digby—Réparations de la jetée, etc	G. S. Mayes	8 nov. '82.	3,708 00
Rivière Jordan—Réparations d'un brise-lames.	N. R. Freeman	31 oct. '82.	4,650 00
Port-Lorne—Prolongement du brise-lames	G. S. Mayes	1er fév. '83.	4.940 00
Iganiche-Sud—Réparations du brise-lames	McPherson et McKinnon.	16 avril '83.	16,450 00
Ile-du-Prince-Edouard.			
New-London—Const. d'un barrage et d'un brise-lames	Thomas Reid	8 fév. '83.	3,873 00
Baie Saint-Pierre—Construction d'un brise-lames	John D. Sinnot	10 do '83.	3,930 00
GLISSOIRES ET ESTACADES.			
Rivière Saint-Maurice—Construction de 8 piliers, 3,200 pieds d'estacades.	Joseph Reynar	14 avril '83.	19,665 00

ANNEXE N° 28—TABLEAU des ouvrages donnés à l'entreprise, etc.—*Fin.*

Ouvrages.	Noms des entrepreneurs.	Date.	Montant.
PONTS.			
Des-Joachims—Construction du pont interprovincial.	Starrs, Herbert et O'Hanly	8 sept. '82.	25,300 00
DRAGAGE.			
Construction de 4 chalans	Alex Miller	28 mars '82.	3,760 00
TÉLÉGRAPHES.			
Ottawa—Fils électriques pour le service du téléphone	Henley et Cie (B. Batson, agent)	17 oct. '82.	2,500 00
Province de Québec—Poteaux pour la ligne du télég., de la Pointe-des-Monts à la Riv.-de-la-Pentecôte	A. Gagnon	16 mars '83.	2,125 00
Provinces maritimes—Construction et exploitation de la ligne du télégraphe de Port-aux-Basques au Cap-Ray, Terreneuve	Cie de télég. Anglo-Amer.	16 oct. '82.	.....

A. GOBEIL.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 12 novembre 1883.

ANNEXE No 29.

LISTE DE QUELQUES-UNS DES ACTES DU PARLEMENT

PASSÉS A LA SESSION DE 1883,

ET AYANT RAPPORT AU

DEPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS

OU AUX OUVRAGES PLACÉS SOUS SON CONTROLE,

PAR

A. GOBEIL, greffier en Loi.

ANNEXE No 29

N° 40419.]

LISTE de quelques-uns des actes du parlement du Canada passés à la session de 1883, (46 Vic.) et ayant rapport au département des Travaux publics ou aux ouvrages placés sous son contrôle.

Sujet.	Titre du statut.	Chapitre.	Page du statut.
			Texte français.
Estacades, etc., leur construction en eaux navigables	Acte concernant les estacades, et autres ouvrages établis en eaux navigables, soit sous l'autorité d'actes provinciaux, soit autrement	43	479
Estacades, etc., leur construction en eaux navigables (amendant le précédent)	Acte à l'effet d'amender un acte de la présente session concernant les estacades et autres ouvrages établis en eaux navigables, soit sous l'autorité d'actes provinciaux soit autrement	44	481
Service civil. (Amendant l'acte de 1882)	Acte qui amende "l'Acte du service civil du Canada, 1882."	7	47
Bassin de radoub de Québec (accordant une nouvelle somme de $100,000)	Acte à l'effet de modifier l'acte 38 Vict., ch. 56, intitulé : "Acte concernant le bassin de radoub dans le port de Quebec et autorisant le prélèvement d'un emprunt à ce sujet	40	477
Port de Montréal (accordant une somme de $900,000)	Acte à l'effet d'établir de nouvelles dispositions pour l'approfondissement du chenal des navires du fleuve Saint-Laurent, entre Montréal et Québec	38	476
Port de Québec (taux d'intérêt à 4 pour 100	Acte à l'effet de modifier l'acte 36 Vict., chap. 62, et l'acte 43 Vict., ch. 17, concernant les commissaires du port de Québec	39	476
Départements des Travaux publics et des chemins de fer et canaux. (Pouvoirs du ministre des chemins de fer et canaux étendus)	Acte modifiant "l'Acte concernant les charges de receveur général et de ministre des Travaux publics," relativement aux pouvoirs du ministre des Chemins de fer et Canaux	5	46
Pensions de retraite, refonte des actes s'y rapportant	Acte pour amender et refondre la législation sur les pensions de retraite des employés du service civil du Canada	8	54
Péages, sur les glissoires, etc.	Acte établissant de nouvelles dispositions concernant la réglementation et la perception des péages sur les glissoires et autres ouvrages de l'Etat construits pour faciliter la descente du bois de service et en grume	16	283

A. GOBEIL.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 12 novembre 1883.

ANNEXE No 30.

ARRÊTÉS DU CONSEIL ET PROCLAMATIONS

CONCERNANT LES

PÉAGES ET RÉGLEMENTS

SUR LES

TRAVAUX PUBLICS

PAR

A. GOBEIL, greffier en loi.

[N° 40412.]

ANNEXE No 30

ARRÊTÉS DU CONSEIL et proclamations concernant les péages et règlements sur les travaux publics.

Sujet.	Date de l'arrêté du conseil.	Année. Page du statut, texte français.	Page dans la *Gazette Officielle*.
Digue de Carillon—Arrêté rescindant le prélèvement des taux de péage sur la digue, et remboursant les péages perçus jusqu'à ce jour.....	15 juillet 1882.....	1883—cxix	
Compagnie d'améliorations du Haut de l'Outaouais—Tarif des péages pour 1883...	10 février 1883 ...	1883—cxx..	1431
Glissoire des Chênes—Arrêté concernant l'abandon de cette glissoire, et ordonnant qu'elle ne soit plus considérée comme ouvrage public.....	15 décembre 1882	.....	
Rivière Trent—Arrêté concernant la reprise de l'administration des travaux des chutes de Heely, des chutes du Milieu, des chutes Ranney, des rapides Chisholm, confiés à un comité en 1855.....	21 décembre 1882	.....	

A. GOBEIL.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 12 novembre 1883.

ANNEXE No 31.

AGRANDISSEMENT DES FRONTIÈRES

ET

CRÉATION DE DISTRICTS PROVISOIRES.

ANNEXE No 31.

AGRANDISSEMENT DES FRONTIÈRES ET CRÉATION DE DISTRICTS PROVISOIRES.

(N° 40037.)

PROVINCE DU MANITOBA.

Par l'acte 44 Vict., chap. 14, sanctionné le 21 mars 1881, les frontières de la province du Manitoba ont été poussées à l'est jusqu'à la limite orientale du district de Kéwatin ; à l'ouest jusqu'à une ligne courant entre les vingt-neuvième et trentième rangs des townships situés à l'ouest de la première méridienne principale du système d'arpentage des terres fédérales, et au nord jusqu'à la douzième ligne de base du dit système d'arpentage sus-mentionné.

DISTRICT DE KÉWATIN.

Par l'acte 39 Victoria, chapitre 21, sanctionné le 21 avril 1876, une certaine partie des territoires du Nord-Ouest a été établie sous le nom de "District de Kéwatin." En attendant la délimitation de la frontière occidentale de la province d'Ontario, la frontière orientale de ce nouveau district a été décrite comme partant d'une ligne tirée franc nord jusqu'à la baie d'Hudson, "en commençant à la frontière occidentale de la province d'Ontario, sur la ligne frontière internationale qui divise le Canada des Etats-Unis d'Amérique." Sa frontière méridionale était la ligne frontière internationale jusqu'à la frontière orientale d'alors de la province du Manitoba, à partir duquel endroit la frontière du nouveau district continuait "franc nord en suivant la dite frontière orientale du Manitoba jusqu'à l'encoignure nord-est de cette province; de là franc ouest en suivant la frontière nord de la dite province jusqu'à l'intersection de la rive occidentale du lac Manitoba par la dite frontière" ; de là en suivant les lacs Manitoba "et Winnipegosis et le lac des Cèdres jusqu'à l'extrémité nord de ce dernier lac ; et de là franc nord jusqu'aux limites nord du Canada" ; la frontière nord du district suivant les dites limites nord du Canada jusqu'au point d'intersection de la ligne tirée franc nord à partir de la frontière internationale. Ces frontières ont été réduites de beaucoup par l'acte 44 Victoria, chapitre 14, agrandissant les frontières du Manitoba, cité plus haut.

ASSINIBOIA.

Le district d'Assiniboïa, d'environ 95,000 milles carrés, sera borné au sud par la frontière internationale, 49e parallèle ; à l'est par la limite ouest du Manitoba ; au nord par la 9e ligne de correction du système d'arpentage des terres fédérales en townships, laquelle est près de la 52e parallèle de latitude ; à l'ouest par la ligne de division des 10e et 11e rangs de townships, numérotés ainsi à partir du 4e méridien principal du système d'arpentage susdit des terres fédérales.

SASKATCHEWAN.

Le district de la Saskatchewan, d'environ 114,000 milles carrés, sera borné au sud par le district d'Assiniboïa et le Manitoba ; à l'est par le lac Winnipeg et la rivière Nelson, qui sort de ce lac et se jette dans la baie d'Hudson ; au nord par la 18e

ligne de correction du système d'arpentage des terres fédérales, et à l'ouest par la ligne de ce système qui divise les 10e et 11e rangs de townships numérotés ainsi à partir du 4e méridien principal.

ALBERTA.

Le district d'Alberta, d'environ 100,000 milles carrés, sera borné au sud par la frontière internationale; à l'est par les districts d'Assiniboïa et de Saskatchewan ; à l'ouest par la province de la Colombie-Britannique, et au nord par la 18e ligne de correction déjà mentionnée et qui se trouve près de la 55e parallèle de latitude.

ATHABASCA.

Le district d'Athabasca, d'environ 122,000 milles carrés, sera borné au sud par le district d'Alberta ; à l'est par la ligne de division des 10e et 11e rangs des townships ci-dessus mentionnés, jusqu'à l'endroit où cette ligne, en allant vers le nord, traverse la rivière Athabasca; de là, en suivant cette rivière, le lac Athabasca et la rivière des Esclaves jusqu'à l'intersection de cette dernière avec la limite nord du district, qui devra être la 32e ligne de correction du système d'arpentage des terres fédérales en townships, et laquelle se trouve très près de la 60e parallèle de latitude nord ; et à l'ouest par la province de la Colombie-Britannique.

ANNEXE No 32.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX ARTS

LISTE DES PEINTURES, ETC., DONNÉES

ANNEXE No 32.

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS—LISTE DES PEINTURES, ETC., DONNÉES.

(N° 39778.)

GALERIE NATIONALE DES BEAUX-ARTS,
OTTAWA, 27 octobre 1883.

MONSIEUR,—Ci-suit une liste des peintures, etc., reçues par l'Etat, de l'Académie Royale Canadienne :—

PEINTURES A L'HUILE.

1. Lever du Soleil sur le Saguenay (Cap Trinité) - L. R. O'Brien, P.A.R.C.
2. Splendeur Laurentienne, - - - - John A. Fraser, A.R.C.
3. Ruisseau à truite dans la forêt, - - - Allan Edson, A.R.C.
4. Pivoines, - - - - - - - - James Griffiths, A.R.C.
5. The Croppy Boy, - - - - - - - Mme C. M. B. Schreiber, A.R.C.
6. L'Eté, - - - - - - - - T. Mower Martin, A.R.C.
7. Camp sauvage dans le bas du Saint-Laurent, - Wm. Raphael, A.R.C.
8. Phare, port de Saint-Jean, - - - - H. Sandham, A.R.C.
9. Le Choriste, - - - - - - - R. Harris, A R C.
10. Portrait d'un Militaire Belge, - - - Eugène Hamel, A.R.C.
11. Légende de berceau—Bébé sourit aux anges, - N. Bourassa, A.R.C.
12. Dans les Laurentides, - - - - - Homer Watson, A.R.C.
13. Paysage, - - - - - - - - H. Perré, A.R.C.
14. Prends-garde! (*Beware!*) - - - - J. C. Forbes, A.R.C.
15. Sur la rivière Nouvelle, Baie des Chaleurs, - Forshaw Day, A.R.C.

AQUARELLES.

16. Gibier du Canada, nature morte, - - - D. Fowler. A.R.C.
17. La dernière épave du brig, *Mt. Desert*, Maine - Wm. N. Cresswell, A.R.C.

SCULPTURE.

18. Statuette d'un joueur de Crosse, - - - François Van Luppen, A.R.C.

DESSINS D'ARCHITECTURE.

19. Université de Toronto, - - - - - Wm. Storm, A.R.C.
20. Edifice de l'Assurance Royale, Montréal, - J. W. Hopkins, A.R.C.
21. Eglise Métropolitaine, Toronto, - - - H. Langley, A.R.C.
22. Eglise Presbytérienne de St. James Sqr, Toronto, Jas. Smith, A.R.C.
23. Tour de l'édifice départmental de l'ouest, - - Thos. S. Scott, A.R.C.
24. Escalier du temps d'Elizabeth - - - John W. H. Watts, A.R.C.
25. Dessin des édifices du Parlement - - - Thos. Fuller, A.R.C.

PRÉSENTÉ PAR SON EXCELLENCE LE MARQUIS DE LORNE.

26. Figure pour un cadran solaire. Statue, grandeur naturelle d'un guerrier blessé, - - - François Van Luppen, A.R.C.

PRÉSENTÉ PAR M. ALLAN GILMOUR.

27. Golfe de Naples, à gauche de Punta Campanella - Melbye.

PRÉSENTÉ PAR M. E. L. FALARDEAU.

28. Conspiration de Catilina, d'après Salvator Rosa, - E. L. Falardeau.

PRÉSENTÉ PAR SIR FREDERICK LEIGHTON, P.A.R.

29. Etude de tête, (Sansone), - - - - Sir Frederick Leighton, P.A.R.

PLANS ET DESSINS, APPARTENANT A L'ETAT, TRANSFÉRÉS À LA GALERIE.

30. Vue générale d'Ottawa, - - - - - Stent et Laver.
31. Dessin des édifices du Parlement, Ottawa, - "
32. Dessin, Hôtel du Gouvernement - - - MM. Fuller et Jones.
33. Gravures avant la lettre, présentées par - MM. Belden et Cie.
34. Gravure à l'eau forte, présentée par - - - MM. Wilson et Cie.

La galerie a été ouverte au public le 27 mai 1882; Son Excellence le gouverneur général et sa suite en ont été les premiers visiteurs.

Jusqu'au 30 juin dernier, 8,261 visiteurs ont inscrit leur nom sur le registre.

Plusieurs élèves de l'école des arts ont copié plusieurs des peintures.

La collection a été assurée pour $11,000.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
JOHN W. H. WATTS,
Curateur.

Mr F. H. Ennis,
Secrétaire, département des Travaux publics.

ANNEXE No 33.

RÉSUMÉ

DES

DÉPENSES FAITES PAR LE GOUVERNEMENT PROVINCIAL

POUR

LA CONSTRUCTION DES OUVRAGES PUBLICS

AVANT LA CONFÉDÉRATION

ET

PAR LE GOUVERNEMENT ET AUTRES

JUSQU'AU 30 JUIN 1882.

ANNEXE No 33.

RÉSUMÉ des dépenses faites par le gouvernement provincial pour la construction des travaux publics du Bas et du Haut-Canada, avant la confédération, ou jusqu'au 1er juillet 1867.

Travaux.	Bas-Canada, maintenant Prov. de Québec.	Haut-Canada, maintenant Prov. d'Ontario	Totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canaux (non compris les amélior. dans les rivières)	6,912,308 24	16,188,747 01	23,101,055 25
Travaux sur les rivières navigables, ou amélioration des rivières	14,394 61	13,959 72	28,354 33
Total, canaux et rivières	6,926,702 85	19,202,706 73	23,129,409 58
Ports et jetées	1,366,378 66	855,139 53	2,221,518 19
Phares, balises et bouées	1,144,690 70	541,300 14	1,685,990 84
Glissoires, digues, piliers et estacades	748,783 18	597,869 49	1,346,652 67
Chem., y comp. chem. à barr. et chem. de colonis.	3,760,381 25	3,113,623 69	6,874,004 94
Ponts, non compris ceux sur des chemins à barrière et de colonisation, dont le coût comprend celui des ponts	353,357 81	256,927 27	610,285 08
Edifices publics, non comp. ceux construits par des instit. de charit., ou à l'aide de donat. privées.	4,094,687 85	5,141,872 85	9,236,560 70
Navires provinciaux, la moitié du coût total portée au compte de chaque province	253,856 41	253,856 42	507,712 83
Coût total des ouv., non comp. les ch. de fer.	18,648,838 71	26,963,296 12	45,612,134 83
Chemins de fer, non compris les lignes auxiliaires dans les Etats-Unis (*Voir* note A ci-dessous.)	43,276,252 42	93,486,964 58	136,763,217 00
Coût total des ouvrages, chem. de fer c'pris	61,925,091 13	120,450,260 70	182,375,351 83
A déduire :—Dépense faite à même d'autres fonds que ceux du gouv., aut. qu'on a pu s'en assurer	37,336,301 26	84,828,450 50	122,164,751 76
Dépense totale faite par le gouvernement	24,588,789 87	35,621,810 20	60,210,600 07
Note A.—Dépense du gouvernement pour chemins de fer, incluse ci-dessus	7,098,893 26	13,165,906 75	20,264,800 01

(Pour les détails du résumé qui précède, *voir* annxe n° 70, à la page 613 du Rapport général de 1867.

RÉCAPITULATION des dépenses de construction et amélioration des travaux publics du Canada, depuis qu'ils ont été commencés à venir jusqu'au 30 juin 1882.

Numéro.	Noms des travaux.	Dépenses du gouvernement.			Autres dépenses que celles du gouvernement.			Grand total des dépenses jusqu'au 30 juin 1882.
		Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Total de la dépense du gouvernement.	Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Dépense totale à même d'autres fonds que ceux du gouvernement	
		$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts
1	Chemins de fer	34,146,260 66	56,583,401 82	90,729,662 48	.....	.....	.....	90,729,662 48
2	Canaux	18,797,913 90	23,447,564 27	42,245,478 17	4,459,664 67	1,705,840 58	6,165,505 25	48,410,983 42
	Totaux, ch. de fer et canaux	52,944,174 56	80,030,966 09	132,975,140 65	4,459,664 67	1,705,849 58	6,165,505 25	139,140,645 90
3	Edifices publics	4,183,460 89	7,286,432 12	11,469,893 01	.....	9,933 33	9,933 33	11,479,826 34
4	Ports et brise-lames	2,393,860 54	3,653,091 79	6,046,952 33	52,038 67	1,776 044 48	1,828,083 15	7,875,035 48
5	Amélioration des rivières	28,354 33	678,609 03	706 933 36	.....	7,400 00	7,400 00	714,363 36
6	Dragueurs	135,472 43	309,929 28	445.401 71	.....	.....	.....	445,401 71
7	Glissoires et estacades	1,346,652 67	305,110 26	1,651,762 93	.....	.....	.....	1,651,762 93
8	Chemins et ponts	481,554 52	1,138,936 55	1,620,491 07	.....	5,500 00	5,500 00	1,625,991 07
9	Lignes télégraphiques	.....	(a) 360,050 38	360,050 38	.....	.....	.....	360,050 38
10	Phares	1,685,990 84	(b) 1,186,212 65	2,872,203 49	.....	.....	.....	2,872,203 49
11	Vapeurs fédéraux	305,784 40	186,250 66	492,035 06	158,456 00	.....	158,456 00	650,491 06
	Totaux, travaux publics	10,561,130 62	15,104,622 72	25,665,753 34	210,494 67	1,798,877 81	2,009,372 48	27 675,125 82
	Grands totaux	63,505,305 18	95,135,588 81	158,640,893 99	4,670,159 34	3,504,718 39	8,174,877 73	166,815,771 72

(a) Sans compter la somme de $670,620.84, payée par le ministère des Chemins de fer et Canaux, et comprise dans le coût du chemin de fer du Pacifique.
(b) Ce montant a été dépensé comme suit :— $ 75,588 51 par le ministère des travaux publics.
et 1,110,624 14 do de la Marine et des Pêcheries, ainsi que le fait voir le tableau suivant.

$1,186,212 65

PHA

Numéro.	—	Dépenses faites avant la confédération.			Dépenses faites depuis la	
		A même les fonds du gouvernement.	A même d'autres fonds que ceux du gouvernement.	Total, jusqu'au 30 juin 1867.	Par le ministère des Travaux Publics.	Par le ministère de la Marine et des Pêcheries.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1		1,481,498 19	204,492 65	1,685,990 84	75,588 51	1,110,624 14
	Totaux, phares.....	1,481,498 19	204,492 65	1,685,990 84	75,588 51	1,110,624 14

RES.

confédération. Total pour quinze années expirées le 30 juin 1882.	Grand total des dépenses de construction jusqu'au 30 juin 1882.	Numéro.	Observations.
$ cts.	$ cts.		
1,186,212 65	2,872,203 49	1	Avant la confédération la direction des phares dans la province d'Ontario, et dans la province de Québec, *en amont* de Montréal, échéait au département des Travaux publics, tandis que les phares *en aval* de Montréal étaient gouvernés par les Trinity-Houses de Montréal et de Québec. Dans le Nouveau-Brunswick ils l'étaient par un bureau de commissaires des institutions publiques, et dans la Nouvelle-Ecosse par un conseil des travaux publics. Après la confédération, le département de la Marine et des Pêcheries fut chargé —lors de sa création—de la direction des phares, et par arrêté du conseil (n° 9151) en date du 11 janvier 1870, la construction de phares dont le coût ne devait pas excéder $10,000, fut transférée à ce département. Pour l'état détaillé des dépenses faites *avant* la confédération pour les phares dans Ontario et Québec—*Voir* le "rapport du commissaire des travaux publics" pour 1867, annexes n° 10, pages 73 à 92 et n° 70, de la page 504 à 507 et pages 556 et 557. Pour ce qui concerne les dépenses faites *depuis* la confédération : Par le département des Travaux publics,—*Voir* annexe n° 1 du Rapport général des Travaux publics, 1867-1882.
1,186,212 65	2,872,203 49		

TABLEAU GÉNÉRAL indiquant les montants déposés dans chaque province pour la cement jusqu'au

Numéro.	Travaux.	Nouvelle-Ecosse.	Ile du Prince-Edouard. Entrée dans la Confédération, le 1er juillet. 1871.	Nouveau-Brunswick.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1	Chemins de fer	15,653,099 13	3,466,990 60	16,942,454 66
2	Canaux	653,321 12	.....	44,387 53
	Totaux, chemins de fer et canaux	16,306,420 25	3,466,990 60	16,986,842 19
3	Edifices publics	164,110 00	75,253 68	1,248,672 00
4	Havres et brise-lames	906,491 69	580,077 82	589,538 80
5	Améliorations des rivières	79,869 38	36,704 18	119,769 06
6	Dragueurs	120,044 76	23,582 07	105,044 66
7	Glissoires et estacades	.....	.....	.....
8	Chemins et ponts	.....	.....	2,368 34
9	Lignes télégraphiques	67,945 88	.....	13,940 00
10	Phares	397,359 30	52,619 45	157,126 75
11	Vapeurs fédéraux	162,622 76	162,622 76	162,622 77
	Totaux, travaux publics	1,898,443 66	929,859 96	2,399,082 38
	Grands totaux	18,204,863 91	4,396,850 56	19,385,924 57

* Y compris la somme de $1,705,840 58, montant dépensé par les commissaires du port de Montréal 1873 au 31

† Y compris la somme de $1,560,91865, montant dépensé par les commissaires du port de Montréal,

$3,466,759 23

N.B.—Les dépenses indiquées ici ne vont que jusqu'au 30 juin 1882. Les comptes publics de 1882-83

construction et l'amélioration des travaux publics du Canada, depuis leur commen-
30 juin 1882.

Québec.	Ontario.	Entrée dans la Confédération.			Divers non répartis à aucune des provinces.	Total.	Numéro.
		15 juillet 1870.		20 juillet 1871, Colombie-Britannique.			
		Manitoba.	Territoires du Nord-Ouest.				
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
15,450,429 60	26,285,513 17	5,641,181 85	2,715,811 86	4,574,181 61	.....	90,729,662 48	1
*17,971,172 76	29,698,970 69	.....	326,675 65	.....	9,885 67	48,410,983 42	2
33,422,172 36	55,984,483 86	5,641,181 85	2,748,487 51	4,574,181 61	9,885 67	139,140,645 90	
2,598,637 45	6,473,663 03	326,247 47	228,135 40	260,473 98	104,633 33	11,479,826 34	3
†3,245,803 13	2,462,322 53	223 39	.....	84,494 87	6,083 35	7,875,035 48	4
307,867 28	119,572 49	17,364 96	714 48	32,501 53	.....	714,363 36	5
37,374 00	59,658 37	.....	.....	99,697 96	.....	445,401 71	6
1,009,594 17	642,168 76	.....	.....	.....	.....	1,651,762 93	7
525,068 48	732,249 72	366,304 53	.....	.....	.....	1,625,991 07	8
180,958 74	.....	72 00	.....	89,879 49	7,254 27	360,050 38	9
1,502,105 06	713,600 41	1,590 86	.....	44,167 04	4,634 62	2,872,203 49	10
162,622 77	.....	.....	.....	.....	.....	650,491 06	11
9,570,031 08	11,203,235 31	711,803 21	228,849 88	611,214 77	122,605 57	27,675,125 82	
42,992,203 44	67,187,719 17	6,352,985 06	2,977,337 39	5,185,396 38	132,491 24	166,815,771 72	

et payé à même leurs propres fonds, à compte du dragage entre Québec et Montréal, du 1er juillet
décembre 1881.
et payé à même leurs propres fonds, à compte de travaux du port, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1882.

n'étant pas encore publiés.

O.D.

DÉPENSES pour TRAVAUX autorisés par des

Numéro.	Nom des travaux.	Montant autorisé.	Dépense, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1877.	1878.	
		$ cts.	$ cts		$ cts.
1	Fleuve Saint-Laurent, creusement entre Québec et Montréal—				
	36 Vict., chap. 60.....$1,500,000 00				
	45 do 44..... 280,000 00	1,780,000 00	858,000 00	IX.	130,000 00
2	Améliorations du port de Québec—				
	36 Vict., chap. 62.....$1,200,000 00				
	43 do 17..... 250,000 00				
	45 do 47..... 375,000 00	1,825,000 00	(a) 723,000 00	IX.	75,000 00
3	Bassin de radoub de Lévis—				
	38 Vict., chap 66.....	500,000 00	.....	.....	.....
4	Bassin de radoub d'Esquimalt, C.B				
	37 Vict., chap. 17 } 43 do 15 }	250,000 00	.....	.....	.....
	Totaux.....	4,355,000 00	1,581,000 00		205,000 00

(a) Non compris la somme de $1,140, montant d'un chèque émis en 1873, et maintenant annulé.

actes spéciaux du parlement, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1882.

Exercice terminé le 30 juin.								Total pour les 15 ans terminés le 30 juin 1882.	Numéro.
1879.		1880.		1881.		1882.			
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.	$ cts.	
XIII.	178,000 00	XVII.	140,000 00	.....	.....	XIX.	194,000 00	1,500,000 00	1
XIII.	150,000 00	XVII.	200,000 00	XVII.	202,000 00	XIX.	55,000 00	1,405,000 00	2
XIII.	50,000 00	XVII.	75,000 00	XVII.	175,000 00	XIX.	50,000 00	350,000 00	3
.....	.....	.....	.....	XVII.	9,891 00	XXIII	37,769 22	47,660 22	4
	378,000 00		415,000 00		386,891 00		336,769 22	3,302,660 22	

ÉDIFICES PUBLICS D'OTTAWA.

DÉTAILS de la dépense pour leur construction, depuis le commencement des édifices susdits (1859) jusqu'au 30 juin 1882.

——	Avant la confédération.	Depuis la confédération.	Total.	Grand total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
PARLEMENT	1,419,355 68	91,188 89	1,510,544 57	
Bibliothèque	.....	301,812 45	301,812 45	
Tour principale (achèvement)	.....	24,500 25	(a) 24,500 25	
Service du feu et d'eau, moitié du coût.	.....	36,206 55	36,206 55	
Totaux	1,419,355 68	453,708 14	.....	1,873,063 82
EDIFICE DE L'EST	641,036 37	17,470 07	658,506 44	
Attiques	.....	10,516 60	10,516 60	
Service du feu et d'eau, quart du coût	.....	18,101 85	18,101 85	
Changements et additions	.....	10,589 14	10,598 14	
Voûte (achèvement de la)	.....	8,822 98	8,822 98	
Totaux	641,036 37	65,512 64	.....	706,549 01
EDIFICE DE L'OUEST	641,036 38	17,470 07	658,506 45	
Agrandissement	.....	462,247 11	462,247 11	
Service du feu et d'eau, quart du coût	.....	17,721 23	17,721 23	
Changements et additions	.....	10,981 77	10,981 77	
Totaux	641,036 38	508,420 18	.....	1,149,456 56
TERRAINS, savoir :—				
Nettoyer, faire des chemins, etc	22,565 50	.....	22,565 50	
Murs de clôture	.....	89,855 71	89,855 71	
Excavation des terrains	.....	70,800 99	70,800 99	
Murs de la terrasse	.....	38,192 67	38,192 67	
Frais des terrains, lampadaires, etc	.....	150,326 60	150,326 60	
Chemins des piétons	.....	10,313 54	10,313 54	
Magasin, laboratoire, etc	.....	2,360 00	2,360 00	
Réclamation de Marshall Wood	.....	13,615 50	13,615 50	
Totaux	22,565 50	375,465 01	.....	398,030 69
ATELIERS (maintenant la Cour Suprême)	.....	50,232 69	50,232 69	(b) 50,232 51
Hangars, sèchoirs, etc	.....	1,657 45	1,657 45	1,657 45
Grands totaux	2,723,993 93	1,454,996 11	.....	4,178,990 04

(a). Y compris $752.63, le coût de la cloche de la tour.

(b) En sus de ce montant, il a été dépensé une somme de $13,979.70 (*voir* annexe 43, page 1192 du Rapport général des Travaux publics depuis 1867 jusqu'à 1882), pour établir la Cour Suprême dans les ateliers, soit une dépense totale de $64,212.39 pour ce bâtiment.

N.B.—La dépense qui précède est portée aux comptes comme suit :—

Capital	$ 4,087,811 69
Fonds consolidé	91,178 35
	$ 4,178,990 04

O. DIONNE,
Comptable.

ANNEXE No 34.

LISTE DES CHEFS ET SOUS-CHEFS DU DEPARTEMENT.

N° 36031. ANNEXE

LISTE des membres, commissaires et commissaires-adjoints du conseil des travaux, du département des Travaux

Président, commissaires et ministres.			Commissaires-adjoints et sous-ministres.	
Noms.	De	A	Noms.	Date de la nomination.
Sous l'autorité de l'acte 4-5 Vic., ch. 38. corporation du conseil des travaux.				
L'hon. H. H. Killaly, président.....	.....	.....	.....	.....
D. Daly. ..... S. B. Harrison... J. Davidson, écr. } membres.....	29 déc. 1841.	3 oct. 1844.		
Nouveau conseil des travaux.				
L'hon H. H. Killaly, président... D. Daly ..... W. H. Draper... W. Morris ..... D. B. Papineau. } membres..	5 oct. 1844.	8 juin 1846.		
Sous l'autorité de l'acte 9 Vict., chap. 37, etc.				
L'hon. W. B. Robinson, commissaire en chef	4 juillet 1846.	10 mars 1848.	L'hon. Chas. Eus. Casgrain, commissaire-adjoint.	1er août 1846.
E. P Taché do ...	11 mars 1848.	26 nov. 1849.	L'hon. M. Cameron, commiss.-adjoint..	11 mars 1848.
J. Chabot do ...	15 déc. 1849.	31 mars 1850.	Jno. Wetenhall. commissaire-adjoint ...	2 fév. 1850.
W. H. Merritt do ...	20 avril 1850.	11 fév. 1851.	L'hon. Jos. Bourret, commiss.-adjoint...	20 avril 1850.
J. Bourret do ...	15 fév. 1851.	27 oct. 1851.	L'hon. H. H. Killaly, commiss.-adjoint...	15 fév. 1851.
John Young do ...	28 oct. 1851.	22 sept. 1852.		
J. Chabot do ...	23 sept. 1852.	26 jan. 1855.	.....	.....
F. Lemieux do ...	27 jan. 1855.	25 nov. 1857.		
C. Alleyn do ...	28 nov. 1857.	1er août 1858.		
L. H. Holton do ...	2 août 1858.	6 do 1858.		
L. V. Sicotte do ...	6 do 1858.	10 jan. 1859.	Samuel Keefer, commissaire-adjoint....	6 mai 1859.
John Rose do ...	15 jan 1859.	12 juin 1861.		
Jos. Cauchon, commissaire ...	15 juin 1861.	23 mai 1862.		
U. J. Tessier do ...	24 mai 1862.	27 do 1863.		
L. T. Drummond do ...	28 do 1863.	23 juil. 1863.		
M. Laframboise do ...	23 juil. 1863.	29 mars 1864.	Toussaint Trudeau, commiss.-adjoint...	15 mars 1864.
J. C. Chapais do ...	30 mars 1864.	30 juin 1867.		
Sous l'autorité de l'acte 31 Vict., chap. 12.				
L'hon. Wm. McDougall, ministre....	1er juil. 1867.	7 d c. 1869.	Toussaint Trudeau, sous-ministre.	30 mai 1868.
do H. L. Langevin, C.B., ministre	8 déc. 1869.	5 nov. 1873.		
do Alexander Mackenzie do ..	7 nov. 1873.	16 oct. 1878.		
Sir Chas. Tupper, C.B, C.C.M.G., ministre	17 oct. 1878.	20 mai 1879.		
Sir Hector L. Langevin, C.B., C.C.M.G., ministre	20 mai 1879.	....	sous-ministre.	4 oct. 1879.

No 34.

ainsi que des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs et architectes en chef publics, de 1841 à 1883.

Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.
Thomas A. Begly..	17 août 1841.	Samuel Keefer.....	17 août 1841.	F. P. Rubidge, architecte et sous-ingénieur.	15 déc. 1841.
Thomas A. Begly, en vertu de l'acte créant le département des travaux publics.	25 sept. 1847.				
.....	.....	John Page.....	31 oct. 1853.		
Toussaint Trudeau	13 déc. 1859.				
Frederick Braun ...	8 mars 1864.				
.....	.....	G. F. Baillairgé, sous-ingénieur en chef.	5 juillet 1871.	Thos. S. Scott	7 fév. 1872.
S. Chapleau	4 oct. 1879.	H. F. Perley..	25 nov. 1880.	Thos. Fuller	31 oct. 1881.
F. H. Ennis	4 nov. 1880.				

ANNEXE No 35.

CORRESPONDANCE OFFICIELLE

Du 1er juillet 1867 au 30 juin 1883.

ANNEXE No 35

[N° 40,040.]

CORRESPONDANCE OFFICIELLE.

LISTE des lettres reçues et expédiées du 1er juillet 1867 au 30 juin 1883.

Années.	Reçues.	Expédiées.
1867—Du 1er juillet au 31 décembre	2,075	1,511
1868 do janvier au 31 décembre	3,498	2,317
1869 do do do	3,448	2,171
1870 do do do	4,961	3,185
1871 do do do	6,268	3,983
1872 do do do	8,333	4,428
1873 do do do	10,072	5,707
1874 do do do	9,800	5,043
1875 do do do	9,006	5,006
1876 do do do	7,971	4,773
1877 do do do	7,517	4,425
1878 do do do	6,886	4 021
1879 do do 6 octobre	7,186	4,547
1879*—du 7 octobre au 31 décembre	2,033	810
1880—du 1er janvier do	8,451	4,410
1881 do do	9,599	5,529
1882 do do	10,505	5,688
1883 do 30 juin	4,195	2,803

* L'arrêté du Conseil, approuvé le 19 mai 1879, et publié à la page 1496 de la *Gazette du Canada*, fixait le 20 mai comme le jour où devait avoir lieu la division des départements des chemins de fer et canaux et des Travaux publics, conformément à l'acte 42 Victoria, chap. 7. Le personnel des employés et des commis du département des Travaux publics continua d'administrer à la fois les affaires des deux départements jusqu'au 1er octobre, jour où fut approuvé l'arrêté du Conseil qui répartissait le personnel entre les deux départements. La première lettre du nouveau département des Travaux publics a été écrite le 7 octobre.

La liste qui précède ne renferme pas la correspondance des chefs du département avec leurs subornés et le public qui s'élève en moyenne à 8,000 lettres par année.

ANNEXE No 36.

PORT DE MONTRÉAL.

RAPPORT SUR LES INONDATIONS

ET

REMÈDES PROPOSÉS

PAR LE

Major D. COLE, I.R.

ET LE

Lieut. S. WESTMACOTT, I.R.

ANNEXE No 36

PORT DE MONTRÉAL.

Renvoi n° 41,860.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 1er décembre 1883.

MONSIEUR,—Après avoir terminé mon rapport sur ce que l'on appelle le projet Shearer, il m'a été envoyé un exemplaire d'un rapport fait en 1841 par des officiers des ingénieurs royaux sur les inondations périodiques de Montréal et les moyens de les prévenir, dans lequel il est question d'un projet du même genre que celui de Shearer ; et je vous en transmets une copie, afin que ce rapport soit déposé dans les archives du département.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

Mr. F. H. ENNIS,
Secrétaire du département des Travaux publics.

MONTRÉAL, 29 juin 1841.

RAPPORT SUR LES CAUSES DE L'INONDATION PÉRIODIQUE DE CETTE PARTIE DE LA VILLE DE MONTRÉAL APPELÉE GRIFFINTOWN, OU FAUBOURG SAINTE-ANNE, ET SUR LA POSSIBILITÉ DE FAIRE DISPARAITRE CES CAUSES OU D'EN MITIGER LES EFFETS.

En conformité des ordres de Son Excellence le gouverneur général qui leur ont été communiqués par la lettre du secrétaire civil en date du 15 janvier dernier, au sujet des inondations périodiques du faubourg Sainte-Anne de cette ville, les commissaires nommés par Son Excellence ont l'honneur de soumettre le résultat de leurs études et examens, avec plans, profils et estimation de la dépense probable qu'il faudra faire pour protéger la ville contre cette calamité.

Le sujet se divise naturellement en plusieurs sections principales :—

1. La crue des eaux dans le port de Montréal à la fin de décembre ou au commencement de janvier de chaque année, et lors de la débâcle au printemps.

Les causes naturelles et artificielles qui la provoquent, et l'inondation du Griffintown qui en résulte.

Crue de la rivière Saint Pierre.

2. La crue des eaux dans la rivière Saint-Pierre et ses effets sur l'inondation de la ville et du voisinage, ainsi que les moyens de la prévenir.

Egoûts et drains.

3. Les égoûts et les drains, et leur direction, par lesquels les eaux refoulées du Saint-Laurent entrent dans la ville avant que ses berges et quais supérieurs ne soient inondés.

Cours d'eau dans la ville.

4. Les petits cours d'eau qui se jettent dans le fleuve dans les limites de la ville, et les moyens d'en empêcher le débordement lorsque leur cours ordinaire est arrêté pendant l'inondation.

Crue dans le port.

Premièrement.—La crue des eaux dans le port est évidemment causée par l'accumulation de la glace des rapides en amont, qui, se trouvant arrêtée par la glace solide en aval, est refoulée en dessous par la pression d'en haut, usqu'à ce qu'elle atteigne le fond et s'arrête sur les battures dans le port et en bas, et se trouvant resserrée par les chenaux étroits qui existent de chaque

côté de l'île Sainte-Hélène, forme une suite de digues jusqu'à la tête de l'île et du marché neuf, d'où l'inondation avait atteint un niveau uniforme jusqu'au canal, cet hiver ; et, d'après les renseignements que nous avons pu nous procurer, il paraît que la déviation n'a pas été sensible les années précédentes. La grande masse de glace au milieu du fleuve, lorsqu'elle est arrêtée dans son cours, *refoule* non-seulement en descendant, mais aussi de côté vers les rives, et même en arrière, lorsqu'elle se trouve en dehors du courant, comme à la pointe du Moulin-à-Vent.

Digues de glace.

Elle attérit alors sur les battures et forme des amoncellements qui ont parfois endommagé les maisons le long des quais.

Les amoncellements sur les battures et les quais, au marché neuf et en amont, étant presque parallèles au rivage, ne peuvent, à notre avis, avoir d'effet sensible sur la crue des eaux dans le fleuve.

Les renseignements qui nous ont été fournis, soit par lettres, soit personnellement, par des citoyens intelligents et observateurs, nous prouvent que ces amoncellements varient en étendue et en position.

Cause de l'inégalité des crues en différentes années.

La hauteur relative de l'eau en différentes années correspond aux alternances de froid et de dégel avant que la glace ne soit prise, et lorsque le froid est très constant à cette époque, l'eau ne monte que très légèrement, probablement à cause de la petite quantité de glace flottante qui descend le fleuve. On remarque aussi généralement que lorsque la glace descend le dernier chenal sans s'arrêter ou refouler, il n'y a pas de grandes crues dans le port, et que si ce chenal est engorgé, en même temps que celui du côté ouest, on doit craindre la plus grande crue, comme cela a été le cas cet hiver, le " trou d'air " ou la " mare " se trouvant au bas de l'île Sainte-Hélène.

Effet des quais.

Ces faits, rattachés à la situation parallèle des amoncellements à la rive et à l'uniformité du niveau de l'inondation en amont du marché neuf, paraissent prouver que les quais n'ont aucun effet sur cette dernière. Leur proportion relativement à la largeur du fleuve est insignifiante.

Crues antérieures.

Cette manière de voir est corroborée par plusieurs correspondants intelligents, qui affirment, d'après leurs informations personnelles, que l'eau s'élevait beaucoup plus haut avant l'exécution de ces quais, et en particulier il y a une cinquantaine d'années, lorsque l'eau couvrit toute la partie sud de la rue Saint-Paul. Plusieurs années ensuite, le rez de-chaussée des Sœurs Grises fut inondé à une hauteur considérable. Dans l'hiver de 1809-10, l'eau a monté suffisamment pour faire flotter de grosses pièces de bois dans la rue des Sœurs Grises.

Durant ces années dernières, la crue la plus considérable eut lieu en 1837-38, et l'eau monta d'environ un pied de plus que cette année. Celle de 1839-40, bien que plus forte qu'à l'ordinaire, a été de trois pieds de moins que celle de cette année.

Durée des inondations.

La durée des plus fortes inondations d'hiver varie. Elle ne dépasse généralement pas deux jours, comme cette année et l'année dernière, mais en 1837-38, qui fut un hiver très doux, la crue fut très forte, quoique peut-être elle ne resta pas au point le plus élevé, pendant quatorze jours. Cependant, on peut presque toujours s'attendre à la voir baisser dans les vingt-quatre heures. Les caves des maisons inondées s'en ressentent néanmoins pendant plusieurs semaines.

Hauteur des crues au-dessus de l'eau basse.

La plus grande crue est d'environ 20 pieds au-dessus du niveau d'été dans le port, et au courant Sainte-Marie la différence de niveau entre ces deux époques est d'environ 12 pieds.

Crues du printemps.

Les crues du printemps sont moins fortes et durent moins longtemps, parce que la glace ne peut alors supporter un grand poids d'eau ; mais comme le volume de glace flottante est plus considérable, les maisons qui bordent les quais souffrent de plus grands dommages, à cette saison, par cette dernière que par l'eau seule.

L'effet le plus remarquable de la glace s'est produit en 1792 ou 1793, et en 1832 l'eau s'est élevée à la hauteur du mur de quai actuel. La température exerce aussi un certain effet sur les crues du printemps, et les vents du sud, en détachant de grands blocs de glace, augmentent le gonflement des eaux par les pluies qui les accompagnent.

Si le fleuve est libre au courant Sainte-Marie, il n'y a rien à craindre de la crue de l'eau au printemps.

D'après les faits qui précèdent et les niveaux pris pour les commissaires, et par suite de la coïncidence des amoncellements avec les parties resserrées du fleuve et les battures, à la tête et en aval de la tête de l'île et au marché neuf, nous sommes d'opinion que les obstructions qui provoquent les inondations commencent à ces endroits et se poursuivent en descendant des deux côtés de l'île jusqu'à ce que la rivière soit libre plus bas.

Ainsi que nous l'avons déjà dit, il n'y a pas de très grande crue si le chenal reste libre d'un côté ou de l'autre de l'île Sainte-Hélène, ce qui semblerait prouver qu'il y a toujours un passage suffisant en dessous pour dégager la ville.

Rivière St-Pierre.

Secondement.—Des digues ou barrages de glace, semblables à ceux dont il vient d'être question, se forment en amont du port et dans le chenal qui passe en deçà de l'île des Sœurs, lesquels ont pour effet d'élever l'eau en amont et de la refouler dans la rivière Saint-Pierre jusqu'à ce qu'elle déborde ses rives, et alors elle descend par un courant rapide du côté est du canal, et par le conduit souterrain à la ferme Saint-Gabriel vers le côté ouest.

Cette crue est presque simultanée avec le refoulement de l'eau dans le port et rencontre cette dernière dans sa marche vers le sud, à peu près à la ferme Saint-Gabriel. Son niveau est d'environ deux pieds au-dessus de l'eau refoulée du havre, et, en conséquence, a considérablement accru les dommages causés par l'inondation. Elle a débordé les berges du canal en plusieurs années, et en 1837-38 elle les a dépassées de 4½ pouces, ce qui a probablement été la cause de la très forte inondation de cette année-là dans le Griffintown.

L'eau refoulée du port n'a pas, cette année, remonté la rivière Saint-Pierre au delà du tunnel-aquedne qui passe sous le canal près de chez M. Gregory. Si elle le faisait plus tard, elle serait détournée de la ville, de ce côté, par un renflement de terrain qui part de chez M. Gregory et traverse vers l'ouest le chemin supérieur de Lachine jusqu'à la Côte. C'est là le point de partage entre l'eau du ruisseau Holwell et celle du petit ruisseau qui passe par les Tanneries et se jette dans la Saint-Pierre.

On a proposé de construire une levée sur la Saint-Pierre pour l'empêcher de déborder du côté est du canal; mais ce travail, en empêchant le dégagement produit par le débordement, pourrait avoir l'effet de refouler l'eau à une plus grande hauteur le long du Saint-Laurent en amont de la Saint-Pierre et dans la vallée de cette dernière.

Comme les terres situées du côté est du canal ne souffrent pas par les inondations, et qu'il n'en est pas question dans nos instructions, nous ne voulons pas intervenir dans le cours naturel de l'eau.

Drains et égoûts.

Troisièmement.—L'eau refoulée monte dans les caves des maisons qui se trouvent à sa portée presque aussi rapidement que dans le port, par le ruisseau de Sainte-Anne et autres drains, et aussi par l'effet des sables mouvants ou du gravier au-dessous du niveau du mur des quais. Nous indiquerons plus loin le moyen d'y rémédier. L'influence du sable mouvant est probablement bien moindre qu'on ne le suppose généralement. Si on ne peut pas l'arrêter, il faudra au moins faire bien peu de frais pour l'enlever.

Sables mouvants.

Cours d'eau dans la ville.

Quatrièmement.—Les petits cours d'eau qui traversent la ville et se jettent dans le Saint-Laurent apportent leur contingent à l'inondation, et le moyen d'y porter remède a besoin d'être étudié. Le ruisseau Holwell n'est que la décharge d'un marais situé du côté ouest du chemin d'en haut de Lachine, et qui s'étend jusqu'au renflement de terrain déjà mentionné, en deçà des Tanneries. Il est rejoint près de la brasserie de MM. Dow par une décharge de la Saint-Pierre, qui s'écoule par le tunnel de Saint-Gabriel.

Cette décharge peut être retenue du côté est du canal pendant une inondation. Le ruisseau Holwell se décharge à la Pointe à-Caillière. Il y a un autre cours d'eau qui descend de la côte à Baron et traverse la rue Bleury, près de son extrémité supérieure. En arrivant à un marais qui se trouve en haut du faubourg Saint-Laurent, il passe par un conduit dans le tunnel de la rue

Cours d'eau de la montagne.

Craig, qui rejoint le ruisseau Holwell avant qu'il ne se décharge à la Pointe-à-Caillière. Nous reparlerons de ce cours d'eau plus loin.

Remèdes proposés par des particuliers.

Plusieurs personnes ont proposé différents plans pour prévenir la crue des eaux dans le port.

Excavation du lit du fleuve.

Le remède le plus évident serait l'approfondissement des battures dans le chenal ouest, et l'abaissement de la petite île qui se trouve au pied de l'île Sainte-Hélène, à environ trois pieds au-dessous du niveau d'été. Les frais qu'entraînerait l'exécution de ce plan seraient très considérables, l'effet incertain, et il n'aiderait que très peu à l'efficacité du chenal, qui a 37 pieds de profondeur à l'eau basse. L'effet que l'on en attend serait qu'il permettrait à la glace de passer en dessous sans former de digue.

Dans l'été, il aurait l'inconvénient de faire baisser l'eau dans le port; mais d'un autre côté il diminuerait le courant le Sainte-Marie, en abaissant l'eau en amont et lui permettant de s'étendre. Une autre objection à ce plan est qu'il faudrait plusieurs saisons pour le mettre à exécution.

Bien qu'il ne soit pas recommandé par les commissaires pour le moment et dans ce but, il pourra être étudié plus tard comme remède auxiliaire, sans cependant perdre de vue l'effet qu'il aurait sur le port. On pourrait sans aucun risque enlever les battures qui se trouvent en amont de la tête du courant Sainte-Marie.

Jetée proposée et ses effets probables.

Plusieurs personnes, dont les opinions méritent la plus haute considération, ont proposé ou approuvé la construction d'une jetée, soit continue, soit par piliers détachés, partant de la pointe du Moulin-à-Vent, sur les battures, et se dirigeant vers l'île Sainte-Hélène, ou partant d'un point plus en amont sur le fleuve.

Les auteurs de ce plan en prévoient deux effets : Premièrement, ils pensent qu'en créant une eau morte en amont de cette jetée, la glace prendait plus tôt et arrêterait la glace flottante à un niveau plus élevé, ce qui préviendrait la formation de digues de glace dans le port.

Secondement, que si cette jetée était construite en piliers, elle briserait la glace en petits morceaux, et l'on pense qu'alors elle ne s'amoncellerait pas.

La première de ces prévisions est néanmoins problématique, et la seconde superflue, parce que la plus grande partie de la glace est morcelée par les rapides, surtout celle qui descend immédiatement avant l'embâcle, et elle est également arrêtée par la glace en aval.

On a d'abord perdu de vue que la jetée, si elle était continue, occuperait à peu près un tiers de la largeur du fleuve, et alors l'eau ainsi refoulée augmenterait considérablement la rapidité du courant dans le chenal des bateaux à vapeur en été, et l'unique chenal des bateaux à voiles se trouverait fermé. Au commencement de l'hiver, la glace se trouverait arrêtée en banquises ou en masses considérables en amont de la jetée, et inonderait les terrains en haut des rapides, qui sont aujourd'hui à l'abri des inondations. L'eau, qui à certaines saison a débordé le canal d'une hauteur de quelques pouces, serait alors précipitée comme un torrent, à moins que les berges ne soient élevées à une hauteur que nous ne pouvons calculer, et causerait des dégâts bien plus grands que ceux que l'on cherche à éviter.

Si, au lieu d'une jetée continue, les piliers étaient posés par intervalles, les mauvais effets à craindre se produiraient certainement en proportion du peu de longueur de ces intervalles, mais il n'est pas certain que les bons effets que l'on en attend en résulteraient. Les commissaires ne proposent aucun travail de ce genre, mais on pourrait plus tard, examiner comme plan auxiliaire, si quelques piliers ne pourraient pas être construits, pour voir quel effet ils produiraient, en laissant écouler quelques hivers avant d'y rien ajouter, afin de bien s'assurer de leur utilité.

Nous croyons devoir insister sur la nécessité d'exercer la plus grande prudence en essayant de combattre ou même de diriger un agent aussi puissant.

Les opinions contradictoires qui ont été émises au sujet des moyens de porter remède à cet inconvénient, prouvent que la question est très difficile à résoudre. Elle est, en réalité, d'une nature plus compliquée qu'à l'ordinaire.

Remède proposé par les commissaires.

En examinant soigneusement les différents points qui méritent d'être étudiés, et en profitant des renseignements locaux fournis par beaucoup de personnes très intelligentes, la commission est en mesure de proposer un remède qui permettrait, autant que possible, à la crue de s'écouler librement en dehors de la ville, ainsi qu'aux cours d'eaux qui la traversent, tout en évitant des expériences qui ne feraient que déplacer le siège du mal ou ajouter à son intensité.

Les commissaires proposent d'élever les quais et les levées qui bordent le fleuve et les terres qu'il inonde, afin de retenir les eaux du Saint-Laurent dans son lit, soit qu'elles soient refoulées du havre ou dans la rivière Saint-Pierre ; de fermer tous les conduits souterrains et drains qui admettent l'inondation dans la ville, soit permanemment, soit au moyen de vannes et d'endiguer les égoûts de la ville à un niveau plus bas.

Port.

1. En suivant le même ordre qu'à la page 1, ils proposent d'exhausser la levée d'après le profil moyen B, à partir de l'écluse supérieure du port jusqu'au commencement du mur de quai à la rue des Sœurs-Grises. A partir de là, d'élever le mur de quai, conformément au profil moyen D, jusqu'à son extrémité à l'aqueduc. L'on considère qu'une épaisseur de 3 pieds au faîte serait suffisante, puisque le couronnement actuel est beaucoup plus mince, qu'il se trouve à un niveau plus exposé à l'action des glaces, et qu'il a bien résisté jusqu'ici. L'on peut observer ici que, comme la glace refoule obliquement en remontant le long des murs, elle aurait soulevé le couronnement actuel en dépit de la terre qui le soutient en arrière, s'il n'eût été suffisamment solide par lui-même pour y résister. Le surcroît d'épaisseur de la nouvelle maçonnerie en arrière devrait être appuyé par des arcs-boutants sur les têtes des contreforts. Le couronnement actuel devra être enlevé et remplacé, et la maçonnerie devra être en gros moellons, goujonnés avec des coins et boulons taraudés aussi profondément que nécessaire. Les têtes des rampes pourraient être fermées avant la crue des eaux au moyen de piliers à portes doubles, avec argile entre; mais le mode qui offrirait le moins d'objection serait peut-être d'élever la tête des rampes jusqu'au niveau du faîte du couronnement. La banquette en arrière du mur pourrait être en terre, avec des marches en pierre de distance en distance et des poteaux pour la protéger contre les voitures, etc.

A partir de l'aqueduc, la levée devrait être continuée d'après le profil moyen E, jusqu'à l'endroit où le niveau le croiserait, près de la cour à bois.

Toute la levée se trouverait de 3 pieds plus haut que la crue de 1837-38, et de plus d'un pied au-dessus de la plus haute crue connue.

Remède proposé pour les débordements de la Saint-Pierre.

2. Le débordement de la rivière Saint-Pierre peut être restreint au côté est du canal, sans accroître la crue de ce côté, en élevant le chemin de halage sur la levée ouest du canal, entre l'écluse Saint-Gabriel et l'écluse supérieure du port, conformément au profil F. La hauteur à laquelle on proposerait de l'exhausser serait la même que celle les murs des quais, mais elle ne serait que de 18 pouces plus élevée que la crue de 1837-38 en cet endroit, qui, on se le rappelle, avait atteint un niveau plus élevé que le brise-lames du port.

Lorsque la levée serait rendue à l'écluse supérieure du port, il faudrait la rejeter en dehors de la levée actuelle, comme on l'indique sur le profil G, afin de ne pas nuire au fonctionnement des portes d'écluse.

En tenant la nouvelle levée du canal sur le côté ouest, on éviterait la nécessité d'exhausser les portes et les murs d'écluse. Dans tous les cas, il ne pourra pas être fait plus de dommages qu'à présent au canal.

Les empellements du tunnel-aqueduc de Saint-Gabriel devraient être bien assujétis et étanchés. Avec ces précautions, l'eau du Saint Laurent, qui est refoulée dans la Saint-Pierre et la déborde, serait renvoyée dans le Saint-Laurent sans nuire au Griffintown ou sans augmenter ailleurs la crue qui a lieu actuellement.

Fermeture des égoûts.

3. Les égoûts qui débouchent dans le Saint-Laurent devraient être soigneusement fermés. Celui de Sainte-Anne au moyen d'un empellement, avec soupapes à différents niveaux pour en laisser sortir l'eau dans le ruisseau lorsqu'elle sera plus haute que dans le fleuve, ce qui aura lieu à mesure que celui-ci baissera.

Il devrait fonctionner perpendiculairement comme un empellement ordinaire, mais pourrait être divisé en deux parties par un montant au milieu, s'il devait être trop lourd en le faisant de toute la largeur. Il devrait être placé assez loin de la bouche pour le mettre à l'abri de la gelée et de la glace, et couvert par un petit bâtiment dans lequel pourrait loger le gardien, afin qu'il puisse y veiller constamment et être protégé en même temps contre la gelée du dehors ou autres avaries.

Tous les autres égoûts devraient avoir de petits empellements à l'abri de l'action de la glace, ou mieux encore, ils devraient être dirigés dans le ruisseau de Sainte-Anne par un égoût principal parallèle aux quais, et leurs bouches actuelles devraient être maçonnées. Toutes les fissures et autres ouvertures des murs devraient être soigneusement bouchées. Si l'on pouvait s'assurer de la position de quelque banc de sable mouvant ou autre couche perméable, on devrait l'isoler au moyen d'une tranchée parallèle. De cette manière, on pourrait complètement arrêter l'eau du Saint-Laurent et de la Saint-Pierre.

4. Il ne reste plus qu'un seul point à traiter : le moyen d'écouler l'eau des cours d'eau qui traversent la ville, lorsque leur cours ordinaire se trouvera ainsi arrêté, et l'on propose de le faire par un tunnel principalement en brique, conformément au profil C, en commençant à l'extrémité sud de la rue Craig et renversant sa pente actuelle en lui donnant une issue dans le fleuve en face du chemin Victoria, où cette année la différence de niveau, lorsque la crue était à son plus haut, était de 4 pieds plus bas qu'à la douane. Cette différence de niveau entre l'eau haute et basse en amont et en aval donnerait une plus grande différence de niveau ; mais comme la commission n'a pu constater que le niveau de cet hiver, elle a préféré mettre la chose au pis.

La tête du tunnel (où elle est enfermée) devrait être horizontale afin de permettre à l'eau de s'écouler librement au-dessus de la glace à l'embouchure, le fond du tunnel ayant une inclinaison de 4 pieds pour emporter les dépôts.

La hauteur du tunnel serait ainsi de 7 pieds à l'extrémité sud de la rue Craig, et de 11 pieds à son embouchure.

Le remède ainsi apporté ne sera pas aussi complet que nous l'aurions désiré, mais il suffira pour protéger tous les soubassements et les rues dans les plus hautes crues, sauf quelques pouces sur la rue William et ses rues transversales.

Si l'on poussait le tunnel jusqu'à la boucherie qui se trouve à la Croix, il ne donnerait qu'une mesure de protection de 2 pieds 6 pouces de plus, mais il faudrait alors abaisser le fond de tout le tunnel en conséquence, et cela entraînerait un surcroît de 4,500 pieds linéaires d'égoûts, qu'il faudrait aussi faire par un tunnel, puisque le terrain s'élève à partir du chemin Victoria. De plus, ce surcroît de dépense n'aurait aucun effet sur les caves de la ville, qui devront rester humides pendant plusieurs jours, à moins que l'on ne prenne d'autres mesures de précautions dont nous parlerons plus bas. Le cours d'eau actuel qui part de la rue Craig et se jette dans le ruisseau de Sainte-Anne n'a pas besoin d'être dérangé si l'on adopte les niveaux proposés. La grande profondeur du ruisseau de Sainte-Anne empêche de pousser le nouveau tunnel plus loin que nous le proposons, dans cette direction, car elle offre assez d'espace sous le chemin pour établir le tunnel à la hauteur de la crue dans le port.

Tranchée du ruisseau de la Montagne au ruisseau Migeon.

Durant l'inondation, ce ruisseau serait d'un grand secours pour le tunnel et diminuerait la chance que l'eau ne s'y élève assez haut pour faire des dégâts, si le ruisseau de la montagne dont il a été question, était détourné par une tranchée partant de la tête du faubourg Saint-Laurent, en suivant le marais et un léger renflement de terrain, pour aboutir au ruisseau Migeon, qui se décharge à la Croix. Nous n'avons pas pu nous procurer de profil à temps pour ce rapport ou une estimation, mais à en juger par la hauteur de l'élévation de la surface et la profondeur du lit du ruisseau Migeon, cela pourrait probablement se faire à peu de frais. Dans tous les cas, en approfondissant le lit du ruisseau Migeon sur une courte distance, on pourrait réduire le nouveau tunnel à six pieds de diamètre, grandeur du tunnel actuel de la rue Craig, et l'on ferait une grande économie, déduction faite du coût de la tranchée proposée, puisque la seule eau qu'il aurait à écouler serait celle du marais Holwell et les eaux de pluie ou de neige, qui ne peuvent durer longtemps,

Economie dans les dépenses.

à cette saison de l'année, sans briser la glace et soulager temporairement la ville.

Effet et coût d'une tranchée près du fleuve.

On pourrait épargner 4,500 pieds linéaires d'égoûts en poussant le drain du ruisseau de Sainte-Anne en bas de la ville, en arrière du mur des quais, sous la banquette, jusqu'à l'hôpital militaire, mais cela donnerait un pied de moins pour l'écoulement des eaux, et il faudrait élever la tête du ruisseau de Sainte-Anne sur une distance considérable pour la raccorder au nouveau tunnel à la hauteur voulue. Ce plan ne nuirait pas au drainage actuel, mais si on le poussait jusqu'au fond du ruisseau Sainte-Anne, de manière à égoutter les caves, il serait peut-être presque aussi dispendieux que la tranchée en arrière de la ville. Son principal avantage serait qu'il charrierait les dépôts en aval de l'aqueduc. On semble croire que l'on devrait faire la tranchée en arrière de la ville afin d'égoutter cette partie du terrain, mais il n'est pas nécessaire de s'en occuper ici, car les niveaux de surface offrent de grandes facilités de drainage à très peu de frais.

Drainage en arrière de la ville.

Nous avons cru devoir signaler tous ces points, afin de montrer la question sous toutes ses faces. L'estimation ne comprend pas la couverture des parties des cours d'eau qui sont aujourd'hui à découvert, parce que nous croyons que, dans tous les cas, elles devront être recouvertes ; cette proposition n'entraînera pas beaucoup de surcroît de dépense pour ces parties. Elle ne couvre que les frais de construction d'un égoût en bois dans les parties nues de la ville et des faubourgs.

Machine à vapeur comme auxiliaire.

En terminant, nous nous permettrons de signaler la proposition d'un ingénieux correspondant, qui dit qu'il construirait une levée suffisante pour empêcher l'eau du fleuve de pénétrer dans la ville, et emploierait une machine à vapeur pour en chasser celle qui se trouve dans son enceinte, ainsi que les eaux de pluie. Bien que nous n'ayons pas complètement adopté son plan, parce que nous voulions d'abord profiter de tous les moyens naturels pour prévenir les inondations, nous pensons qu'un petit engin à vapeur serait utile comme auxiliaire, après que tous les moyens ci-dessus mentionnés auraient été appliqués, puisqu'il n'aurait alors qu'à opérer le drainage du marais Holwell et des eaux de pluie, s'il survenait quelque accident au tunnel ou aux vannes, ou dans le cas d'une différence de niveau plus minime que d'habitude entre l'eau du port et celle en face du chemin Victoria. Elle pourrait même tenir l'eau du ruisseau de Sainte-Anne à un niveau assez bas pour soulager la plus grande partie des caves de la ville, ou même toutes, ainsi que la surface de la rue William, dont nous avons déjà parlé, si les niveaux de cette année sont à peu près ceux des autres années, et laisser une petite marge pour le drainage naturel.

Pour empêcher le refoulement de l'eau à une hauteur embarrassante dans la bouche inférieure du tunnel, et pour permettre le fonctionnement d'une machine à vapeur, l'estimation comprend la construction d'un empellement et d'une maison à l'extrémité inférieure aussi.

Le tout respectueusement soumis.

D. COLE,
Major, Ingénieurs Royaux.
S. WESTMACOTT,
Lieut., Ingénieurs Royaux.

A Son Excellence
Le Très Honorable LORD SYDENHAM,
Gouverneur général de l'Amérique Britannique du Nord.

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE

DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR

L'EXERCICE 1883.

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE

SOUMIS EN CONFORMITÉ DES DISPOSITIONS DE L'ACTE TRENTE ET UN VICTORIA, CHAPITRE DOUZE, SECTION DIX-NEUF, TEL QUE MODIFIÉ PAR L'ACTE QUARANTE-DEUX VICTORIA, CHAPITRE SEPT.

IMPRIMÉ PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES.

OTTAWA:
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON,
1884.

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMINS DE FER :—

PAGE.

Lignes en régie ou subventionnées, liste des ..... ix-x

CANADIEN DU PACIFIQUE :

Distances—ligne-mère x
Canada Central (aujourd'hui C. C. P.), subvention xi
Partie de la ligne transférée par le gouvernement à la compagnie xi

CONSTRUCTION :

Sous le contrôle du gouvernement :

Port-Arthur à Portage-du-Rat xi
Colombie-Britannique xi

Sous le contrôle de la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique :—

De Callander à Port-Arthur xii
De Winnipeg à Savona's-Ferry (Kamloops) xiii
Subvention xiv
Embranchements xiv

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT :

Situation financière xv

INTERCOLONIAL :

Tableau des distances xvi
Additions aux bâtiments xvi
Dépense totale, à compte du capital xvii
Dépenses imputables sur le compte du capital, durant l'exercice. xvii
Recettes brutes et frais d'exploitation de l'exercice xviii
Trafic xviii
Comparaison des parcours xviii
Embranchement de Saint-Charles xviii
Embranchement de Windsor xix
Embranchement de Pictou xix
Embranchement de Dartmouth xix
Embranchement de Dalhousie xx

CHEMINS DE FER DU GOUVERNEMENT—*Suite.*

ILE DU PRINCE-EDOUARD : PAGE

Distances sur la ligne et les prolongements xx
Dépenses portées aux comptes du capital et du revenu xx
Recettes brutes et dépenses xxi
Trafic xxi
Embranchement du Cap-Traverse xxi

LIGNES SUBVENTIONNÉES :

Gravenhurst à Callander ..... xxii et xxiv
De la Rivière-du-Loup ou de la Rivière-Ouelle à Edmunston, (Nouveau-Brunswick) ..... xxii et xxiv
D'Oxford à New-Glasgow (compagnie de la Grande Ligne Directe entre l'Europe et l'Amérique ..... xxii et xxiv
Québec et Lac Saint-Jean ..... xxii-xxiii et xxiv
Baie-des-Chaleurs xxii
Chemin de fer de Caraquette xxii
Chemin de fer de la Vallée de la Gatineau xxiii
Grande Ligne Directe entre l'Europe et l'Amérique ..... xxii-xxiii et xxiv
Chemin de fer International ..... xxiii et xxiv
Chemin de fer *Northern* et *Western* xxii
Chemin de fer Montréal et Occidental xxiii
Chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec ..... xxiii et xxiv
Chemin de fer du Nouveau-Brunswick xxv
Chemin de fer de Petitcodiac à Havelock-Corner xxiv
Cie de pont et de prolongement du chemin de fer de Saint-Jean. xxv
Chemin de fer de l'Ile Vancouver xxv
Cie de chemin de fer de Transport Maritime de Chignectou ... xxv
Etat des progrès faits sur ces lignes ..... xxiv et xxv

CANAUX :

Liste des canaux xxvi
Revenu " xxvi
LE FLEUVE SAINT-LAURENT ET LES LACS xxvi
Canaux du Saint-Laurent xxvii
Canal Lachine xxvii
" travaux d'agrandissement xxvii
Canal de Beauharnois xxvii
Canal de Cornwall xxix
" nouveaux travaux xxix

CANAUX—*Suite.*—Canaux de Williamsburgh : PAGE
Canal de la Pointe à Farran xxx
Canal du Rapide Plat xxx
Canal des Galops xxxi
" nouveaux travaux xxxi
Rapide des Galops, amélioration du chenal xxxii
CANAL WELLAND :
Ligne principale, lac Ontario au lac Erié xxxii
Bras de la rivière Welland xxxiii
Canal d'alimentation de la Grande-Rivière xxxiii
Branche de Port-Maitland xxxiii
Réparations et entretien xxxiv
Nouveaux travaux xxxiv
CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON xxxv
MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON xxxv
Description générale xxxv
Tableau des distances xxxv
Ecluse Sainte-Anne xxxvi
" nouveaux travaux xxxvi
Canal de Carillon xxxvi
" nouveaux travaux xxxvi
Canal de la Chute à Blondeau xxxvii
Canal de Grenville xxxvii
" nouveaux travaux xxxviii
Canal Rideau xxxix
Canal de la Tay, travaux de construction xl
HAUT DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS :
Ecluses et digue de la Culbute xxxviii
" " nouveaux travaux xxxix
RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN xl
Ecluse et barrage de Saint-Ours xli
Canal Chambly xlii
CANAL SAINT-PIERRE xlii
NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :
Description xliii
Etendues navigables et non-navigables xliii
Liste des travaux et réparations exécutés xliv
Nouvelles constructions xlv
CANAL MURRAY :
Travaux de construction xlvi
RELEVÉS—Canal à la Colombie-Britannique xlvi

TABLE DES ANNEXES.

PAGE

Annexe n° 1—Etat de la dépense durant l'exercice 1

" 2—Dépense totale pour la construction et l'agrandissement des canaux 2

" 3—Rapport sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef, y compris les travaux de construction sous la direction du gouvernement, les progrès de localisation, de construction et d'exploitation par la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique ..... 7 à 13

" 4—Rapport général sur les chemins de fer du gouvernement en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur dirigeant:—

Chemin de fer Intercolonial 14

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard 17

Embranchement de Saint-Charles 16

Embranchement du chemin de fer de Windsor 17

Rapports des surintendants, etc. :—

CHEMINS DE FER :

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef 18

" P. S. Archibald, ingénieur en chef 22

" H. A. Whitney, mécanicien en chef 26

" T. J. Williams, premier comptable 27

Tableau des accidents 42

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—

Rapport par James Coleman, surintendant 54

" W. T. Huggan, comptable 59

" J. Unsworth, mécan.-chef et garde-magasin 67

Tableau des accidents 75

Chemin de fer d'embranchement de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant 76

" R. B. Boggs, comptable 77

" P. S. Archibald, ingénieur 80

CANAUX : PAGE.

Annexe n° 5—Rapport sur le canal Lachine. 81
" " Beauharnois..... 84
" " Chambly..... 86
" " Saint-Ours..... 87
par E. H. Parent,
ingénieur-surintendant.
" " Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à l'entrée des canaux ci-dessus..... 89
" " Etat des sommes perçues pour amendes, dommages, etc., sur ces canaux 91
" " sur les canaux de la rivière des Outaouais :—
" Sainte-Anne..... 93-95
" Carillon. 94-95
" Chute à Blondeau..... 94
" Grenville..... 94-96
" Culbute 95-97
par D. Starke,
ingénieur-surintendant.
" " sur le canal Cornwall 97
par D. A. McDonnell,
surintendant.
" Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs à l'entrée de ce canal..... 98
" " sur les canaux de Williamsburg..... 98
par A. G. Macdonnell,
Surintendant.
" " Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs d'écluses de ces canaux..... 100
" " sur le canal Welland..... 101
par Wm. Ellis,
Surintendant.
" Etat des sommes perçues pour amendes et dommages sur le canal Welland.... 117
" Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des écluses à Port-Dalhousie et Port-Colborne 117-118
" " sur le canal de la Baie Burlington..... 118
par William Ellis,
Surintendant.
" " sur le canal Rideau 118
par F. A. Wise,
ingénieur-surintendant.

CANAUX—*Fin.* PAGE

Annexe n° 5.—Rapport sur les travaux du canal Trent 121
par Thomas D. Belcher,
ingénieur-surintendant.

" " sur le canal Saint-Pierre..... 125
par Henry F. Perley,
ingénieur dirigeant.

" " sur les nouveaux travaux..... 126
Canal Murray.
Canal de la Vallée de la Trent.
Navigation de la Trent.
Canal de Burleigh.
Canal de Buckhorn.
Canal des Chutes Fénélon.
Améliorations des Rapides des Galops.
Canal du Rapide Plat.
Canal de Cornwall.
par F. S. Rubidge,
ingénieur-dirigeant.

" 6.—Etats des réclamations soumises aux arbitres officiels, et décision de ces derniers..... 129

" 7.—Tableau général, indiquant:—
1° Les pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, durant l'exercice terminé le 30 juin 1883..... 135
2° Les propriétés achetées ou vendues par le ministère 141

" 8.—Tableau des entreprises faites dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1883..... 149

" 9.—Rapports fournis par la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique: 1° De Mr A. B. Rogers, son ingénieur chargé de faire le tracé dans la section des montagnes; et 2° de Mr James Ross, son directeur de la construction 152

" 10.—Liste des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique..... 155

" 11.—Tableau des distances entre Ottawa et Kingston..... 156

" 12.—Tableau indiquant la date de la fermeture des canaux en 1882, et leur ouverture en 1883..... 157

" 13.—Navigation du Saint-Laurent—tableau des distances..... 158

" 14.—Rapport supplémentaire par Mr Collingwood Schrieber 159

RAPPORT.

1882-83.

A Son Excellence le Très honorable marquis de Lansdowne, gouverneur général du Canada, etc., etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministre des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., c. 12 (1867), tel que modifié par l'acte 42 Vic., chap. 7, articles 4 et 5 (1879).

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du département, forment l'annexe.

Ci-joint (annexe 1, page 1) on trouvera un état indiquant les sommes déboursées, pendant le dernier exercice, pour la construction, la réparation et l'entretien des divers travaux placés sous le contrôle de ce ministère.

CHEMINS DE FER.

Le présent rapport a trait aux chemins de fer du Canada ci-dessous mentionnés, sur lesquels le gouvernement fédéral a contrôle direct ou indirect, ou pour la construction desquels des subventions ont été accordées ou autorisées.

En régie :

Le chemin de fer Intercolonial.
Le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

Subventionnés, ou pour lesquels des subventions ont été votées :

Le chemin de fer Canadien du Pacifique.
Le chemin de fer du Canada-Central (de Pembroke à Callander), province d'Ontario.
Un chemin de fer de Gravenhurst à Callander, province d'Ontario.
Le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean, province de Québec.

NOTE.—Il est bon de faire observer que tandis que les rapports fournis par les officiers surintendants ne s'appliquent qu'à l'exercice seulement, le rapport général du ministre couvre toute l'année terminée avec le mois de décembre 1883.

Un chemin de fer de la Rivière-du Loup ou Rivière-Ouelle à Elmunston, province de Québec.

La Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, province de la Nouvelle-Ecosse.

Le chemin de fer de transport maritime de Chignectou, province de la Nouvelle-Ecosse.

Le chemin de fer de la Baie des Chaleurs, province de Québec.

Le chemin de fer de Caraquette, province du Nouveau-Brunswick.

Le chemin de fer de la Vallée de la Gatineau, province de Québec.

Le chemin de fer Intercolonial, province de Québec.

Le chemin de fer du Nord et de l'Ouest, province du Nouveau-Brunswick.

Le chemin de fer Montréal et Occidental, province de Québec.

Le chemin de fer Napanee, Tamworth et Québec, provinces de Québec et Ontario.

Un chemin de fer à partir de l'Intercolonial, de Petitcodiac et Havelock-Corner, province du Nouveau-Brunswick.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

La ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique, adoptée par le gouvernement, s'étend de Callander, lac Nipissingue, à Port-Moody, Colombie-Britannique.

Aux termes du contrat passé en 1881 avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique, le gouvernement a entrepris de construire la ligne—entre Port-Arthur (ci-devant Prince-Arthur's-Landing), sur le lac Supérieur, et la rivière Rouge ;—et entre Savona's-Ferry, au pied du lac Kamloops, et Port-Moody, Colombie-Britannique. La compagnie, d'autre part, a entrepris de construire, dans un temps spécifié, la ligne entre la station de Callander, son terminus de l'est, à l'extrémité est du lac Nipissingue, et Port-Arthur ; aussi, entre la rivière Rouge et Savona's-Ferry ; toute la ligne, une fois terminée, devant être la propriété de la compagnie, et être dès ce moment entretenue et exploitée par la dite compagnie.

Ligne-mère :—

Par l'achat d'autres lignes, la ligne-mère de la compagnie a été prolongée, vers l'est, à partir de Callander jusqu'à Montréal, et les distances suivantes sont calculées sur un tracé traversant la ville de Winnipeg et Kicking-Horse-Pass.

	Milles.
Montréal à Ottawa	120
Ottawa à Pembroke	105
Pembroke à Callander	120
Callander à Port-Arthur	650
Port-Arthur à Winnigeg	428½
Winnipeg à Savona's-Ferry (à peu près)	1,250
Savona's-Ferry à Port-Moody	215
Total (à peu près)	2,888½

En outre, la compagnie possède des embranchements, construits et en voie de construction, qui couvrent un espace de 395 milles.

La partie du chemin comprise entre Pembroke et Callander,—120 milles—faisant autrefois partie du chemin de fer Canada-Central, et était subventionnée par le gouvernement fédéral à raison de $12,000 par mille. Elle a été terminée durant le dernier exercice.

PROGRÈS DES TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS LE CONTRÔLE IMMÉDIAT DU GOUVERNEMENT.

De la section entre Port-Arthur et Winnipeg, la partie comprise entre Winnipeg et le Portage-du-Rat, ainsi que l'embranchement de Pembina, de Saint-Boniface (vis-à-vis Winnipeg) à Emerson, ayant été transférés à la compagnie, il ne restait plus au gouvernement, au commencement du dernier exercice, qu'à construire la partie de la ligne entre le Portage-du-Rat et Port-Arthur, 297 milles.

Au mois de mai 1883, les travaux sur cette partie étaient assez avancés pour que les convois réguliers y pussent circuler, et comme il était grandement à désirer qu'elle fût sans retard livrée au trafic, tout en évitant le danger et les difficultés qui auraient surgi si les travaux de construction et d'exploitation n'avaient pas été sous un seul contrôle, il fut fait un arrangement en vertu duquel les entrepreneurs de la sous-section comprise entre le Portage-du-Rat et la rivière à l'Aigle furent relevés des travaux qui restaient à y être exécutés—la compagnie se chargeant, pour une somme donnée, non-seulement de terminer cette sous-section, mais aussi les travaux de détail qu'il restait à faire sur toute la section entre Port-Arthur et la rivière Rouge. Depuis, elle a poussé ces travaux avec énergie, tout en exploitant régulièrement le chemin.

Donc, la seule partie que le gouvernement ait encore à construire est la section entre Savona's-Ferry et Port-Moody, Colombie-Britannique, distance de 215 milles. Les travaux couverts par les cinq contrats qui partagent cette section ont été poussés avec activité. De Port-Moody à Emory's-Bar, 86 milles, les rails sont posés sur une distance de 70 milles, et le terrassement est assez avancé pour permettre de les poser sur toute la ligne. On espère que tous les travaux couverts par ce contrat seront terminés vers le mois de juillet prochain. Sur la division voisine, 29 milles, jusqu'à Boston-Bar, les travaux sont de fait terminés, la voie étant posée et ballastée d'un bout à l'autre. Vers l'est, de Boston-Bar à Lytton, 29 milles, les constructions, sauf le pont en fer qui traverse la rivière Fraser, sont presque terminées. Les rails sont posés sur une distance d'environ 23 milles et le terrassement achève. La maçonnerie du pont de la rivière Fraser avance, et la superstructure, fabriquée en Angleterre, est arrivée.

De Lytton à Spence's-Bridge (*Junction Flat*), 29 milles, le terrassement est presque fini; de Spence's-Bridge à Savona's-Ferry, 42 milles, il est très avancé, et ainsi que les ponts, il sera prêt à recevoir les rails au mois de septembre prochain, époque où, croit-on, la voie sera terminée sur toute la ligne depuis Savona's-Ferry jusqu'à Port-Moody.

PROGRÈS DES TRAVAUX EXÉCUTÉS SOUS LA DIRECTION DE LA COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Les travaux que la compagnie doit exécuter, aux termes du contrat, sont compris dans les sections suivantes :

	Milles.
De Callander à Port-Arthur (section-est)	650
De Winnipeg à Savona's-Ferry (section centrale)	1,250
Total	1,900

Section-Est (de Callander à Port-Arthur.)—Les différentes explorations du tracé sont terminées, et les résultats qu'elles donnent quant aux pentes et aux courbes du chemin sont favorables.

Le tracé du chemin, sur une distance de 130 milles à l'ouest, depuis Collander, a été aprouvé par des arrêtés du conseil dont le dernier porte la date du 6 décembre 1883, et pour une distance de 68 milles à l'est de Port-Arthur, le dernier arrêté du conseil est daté du 29 mars 1883.

Sur une distance de 100 milles à l'ouest de Callander, jusqu'à environ 4 milles au delà de la Jonction de Sudbury, les rails sont posés, et les convois y circulent régulièrement.

Il est bon de dire ici que la compagnie est à construire, de la Jonction de Sudbury à Algoma-Mills, lac Huron, un embranchement de 93 milles, sur lequel les travaux avancent si rapidement qu'on espère qu'il sera mis en exploitation dès l'ouverture de la navigation, au mois de mai 1884. Des steamers spéciaux, appartenant à la compagnie, circuleront entre Algoma-Mills et Port-Arthur, pour le service du chemin de fer. On aura donc, alors, une route exclusivement canadienne jusqu'à Winnipeg et aux Montagnes-Rocheuses.

Sur la ligne-mère, à l'ouest de la Jonction de Sudbury, les travaux de construction progressent rapidement sur un espace d'environ 15 milles.

Vers l'est, de Port-Arthur à la rivière Népigon, distance d'environ 67 milles, les rails ont été posés, et on espère qu'ils le seront sur une autre distance de 35 milles dans le cours de cet hiver.

Sur une centaine de milles à l'est de la rivière Népigon, quelques-unes des excavations dans le roc sont les plus difficiles que présente cette section. Les travaux avancent.

Section Centrale (de la rivière Rouge à Savona's-Ferry, Kamloops).—Ainsi qu'il était dit dans le rapport de l'année dernière, la compagnie avait, à la fin de janvier 1883, terminé 581 milles de la ligne mère, à partir de Winnipeg en gagnant l'ouest

Les travaux ont si bien avancé pendant la dernière saison, qu'aujourd'hui les rails sont posés jusqu'au sommet des Montagnes Rocheuses, distance de 960 milles.

Le tracé du chemin, sur une distance totale de 964 milles à l'ouest de Winnipeg, a été approuvé par plusieurs arrêtés du conseil, dont le dernier porte la date du 6 décembre 1883.

La compagnie s'est occupée pendant longtemps à trouver par les Montagnes Rocheuses une passe autre que celle de la Tête-Jaune, que comportait le premier tracé, et elle a choisi une ligne *viâ* Kicking-Horse-Pass. Elle considère que cette route permettra la construction d'un chemin qui soutiendra avantageusement la comparaison avec les lignes actuelles du Pacifique, et qui, comparée à celle de la Tête-Jaune, abrégera d'au moins 100 milles la distance jusqu'à Port-Moody. Le maximum de la rampe qu'il faudra lui donner est de 116 pieds au mille.

La compagnie a transmis copie des rapports faits à ce sujet par ses ingénieurs au mois de novembre dernier. Ils sont annexés au présent et on y trouvera des renseignements sur les travaux d'ingénieurs de la route. (*Voir* an. 9, p. 152.)

La possibilité du choix, par la compagnie, d'une passe autre que celle de la Tête-Jaune, était prévue et autorisée par une loi passée en 1882 et dont un article spécial se lit comme suit :

" La compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique pourra, sauf l'approbation du gouverneur en conseil, tracer et établir la ligne principale du chemin de fer entre Selkirk et le point de raccordement avec la section de l'Ouest à Kamloops, en suivant quelque passe autre que celle de la Tête Jaune, pourvu que cette passe ne soit pas située à moins de cent milles de la frontière entre le Canada et les États-Unis d'Amérique."

Subvention—La neuvième section du contrat de la compagnie stipule ce qui suit :

" Lorsqu'une portion de pas moins de vingt milles de longueur du chemin de fer qui fait l'objet du présent contrat aura été construite et parachevée de manière à permettre la circulation régulière des convois, et que cette portion du chemin sera pourvue de l'équipement nécessaire au trafic qui s'y fera, le gouvernement paiera et concédera à la compagnie l'argent et les terres auxquels cette portion du chemin de fer lui donnera droit d'après la répartition et la distribution ci-dessus prévues et stipulées." En vertu d'une série d'arrêtés du conseil, basés sur les certificats de l'ingénieur en chef, parties des dites subventions ont été payées de temps à autre à la compagnie depuis le commencement des travaux. A la fin de décembre 1883, les subventions en argent s'élevaient à $12,259,211 pour 954 milles sur la section Centrale et 167 sur la section Est—soit un total de 1,121 milles.

La subvention en terres s'élève à 13,755,763 acres, moins un cinquième, ou 2,751,152 acres que le gouvernement retient en attendant la complète exécution de l'entreprise,—soit un total de 11,004,611 acres transférés à la compagnie.

Tarif—Un arrêté du conseil en date du 23 mai 1883 approuve un tarif de transport des marchandises et des voyageurs sur le chemin de fer Canadien du Pacifique, vers l'ouest à partir de Port-Arthur, ainsi que sur ses embranchements.

Le rapport dressé par l'ingénieur en chef du gouvernement après avoir inspecté lui-même tout le chemin, fait voir que ce dernier est très bien construit, que les cours d'eau les plus larges sont traversés par de solides ponts en fer reposant sur des culées et piles de maçonnerie solide, et que tous les travaux sont exécutés à la lettre du contrat.

La marche de ces travaux a tellement dépassé les calculs, qu'on peut espérer que toute la ligne sera ouverte au trafic cinq ans avant la date stipulée par le contrat, le 1er mai 1891. Pour en arriver à un résultat aussi désirable, le gouvernement s'est efforcé de seconder la compagnie par tous les moyens praticables, afin que rien ne vienne entraver la vigueur qui a jusqu'ici caractérisé ses opérations.

EMBRANCHEMENTS.

Outre la subvention de la ligne-mère, la compagnie a droit, aux termes du contrat, à la concession des terrains nécessaires à la voie, les gares et stations, etc., requises pour la construction des embranchements, en tant que ces terrains appartiennent au gouvernement.

La compagnie construit en ce moment les embranchements suivants :

Embranchement d'Algoma.—Cette ligne, qui est désignée, dans le rapport de l'année dernière, sous le nom d'embranchement du Sault-Sainte-Marie, a une longueur de 93 milles et s'étend de la Jonction Sudbury, sur la ligne-mère, à l'est de Callander jusqu'à Algoma-Mills, lac Huron. Comme dit plus haut, elle achève et sera probablement terminée au mois de mai 1884.

Embranchement de Selkirk.—Cette ligne, 22 milles, s'étend de Winnipeg, sur le bord ouest de la rivière Rouge, jusqu'à Selkirk-Ouest. Elle a été terminée pendant la dernière saison et est maintenant en exploitation.

Embranchement de la Montagne-de-Pembina ou Sud-Ouest (164 *milles*).—La compagnie a construit et exploite aujourd'hui cet embranchement sur une distance de 102½ milles, de Winnipeg à Manitoba-City. Au delà, on est à faire le tracé de la ligne.

Embranchement d'Emerson.—Cette ligne, 15 milles, s'étend de la Jonction de la Montagne-de-Pembina jusqu'à la ville d'Emerson ; elle est presque terminée et prête pour l'exploitation. La municipalité d'Emerson, aidée d'une subvention de $50,000 que le gouvernement lui a donnée avec l'autorisation du parlement, est à construire sur la rivière Rouge un pont sur lequel passera la voie ferrée et destiné aussi au service des voitures et piétons.

Embranchement de Gretna.—Cette ligne, 14 milles, qui s'étend de la Jonction de la Montagne-de-Pembina jusqu'à Gretna, sur la frontière internationale, 20 milles à l'ouest d'Emerson, est terminée et en exploitation.

En outre, la compagnie possède divers embranchements qu'elle a acquis soit par transfert ou achat et dont une liste est publiée dans le rapport de l'ingénieur en chef annexé au présent. (*Voir* an. 3, p. 7 ; et an. 14, p. 159.)

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

Les différentes lignes exploitées et entretenues par l'État durant le dernier exercice ont été :—

	Milles.
L'Intercolonial	840
Ile du Prince-Edouard	199
Embranchement de Windsor (entretenu seulement)	32
Total	1,071

Les comptes généraux du revenu pour 1882-83, donnent comme suit, l'état financier de ces lignes pour le dernier exercice :—

—	Dépenses.	Recettes.	Profit.	Perte.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Intercolonial	2,360,373 27	2,370,921 10	10,547 83	
Ile du Prince-Edouard	252,808 41	146,170 42	.....	106,637 99
Windsor (recettes, un tiers du total)	23,103 93	24,113 89	1,009 96	
	2,636,285 61	2,541,205 41	11,557 79	106,637 99
				11,557 79
Déficit de l'exploitation	.....	.....	.....	95,080 20
Moins, déboursés à l'occasion d'un accident arrivé en 1880 sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	.....	.....	.....	9,941 45
Perte nette	.....	.....	.....	85,138 75

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Ligne des malles européennes.

	Milles	
De la Pointe-Lévis à la Rivière-du-Loup	126	
De la Rivière-du-Loup à Moncton	374	
De Moncton à Painsec	8	
De Painsec à Truro	118	
De Truro à Halifax	62	
		688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean	89	
De Painsec à Shédiac	11	
De Truro à Pictou	52	
		152
		840

Embranchements locaux.

De Rimouski au quai	2
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde.	2
De Dorchester au quai d'embarquement	1
De Sackville au quai d'embarquement	0.5
De Stewiacke au quai	1
	6.5

Les différents travaux entrepris pour améliorer le terminus en eau profonde à Halifax, c'est-à-dire l'agrandissement des quais et des entrepôts, les dispositions prises pour livrer directement la houille dans la soute des navires, et la construction d'un grand élévateur à grain, sont tous terminés, et les plus gros navires y sont bien desservis.

A Saint-Jean, le développement du trafic a nécessité la construction de nouveaux entrepôts, hangars à charbon, etc., et l'expédition des affaires s'y fait plus promptement et avec plus de méthode qu'auparavant. Vu l'accroissement du trafic sur le chemin, on a dû augmenter le matériel roulant.

La voie permanente et les travaux d'art ont été fort bien entretenus. Les réparations et renouvellements ont consisté à poser de nouveaux rails sur 31 milles de la voie principale et sur 8 milles des voies de garage, à construire 120 milles de clôtures-paraneige et autres, six gares et cinq hangars à marchandises, un grand quai à Dorchester, et un nouveau pont d'acier sur la rivière Laplanche. De plus, les

différentes constructions qui se trouvent le long de la ligne ont subi des réparations importantes, et l'amélioration apportée dans le service de l'eau n'a pas été l'un de moindres travaux de cette année.

L'immense quantité de neige tombée l'hiver dernier a nécessité des déboursés plus considérables que jamais. Cependant, malgré la rigueur de la saison, les moyens que nous avions à notre disposition étaient suffisants pour en contrecarrer les effets et laisser la voie libre au trafic.

Les relevés statistiques fournis par les officiers chargés de ce soin, et qu'on trouvera aux annexes du présent rapport, accusent une augmentation considérable dans le volume des marchandises transportées.

Compte du capital.—Le coût total du chemin et de son équipement, imputable au compte du capital, à la fin de l'exercice 1881-82, était de..... $39,560,021.23

Les dépenses portées au compte du capital durant l'exercice expiré au 30 juin 1883 se répartissent comme suit :—

Prolongement d'Halifax.....	$257,824 73	
Terminus en eau profonde, Saint-Jean.....	201,312 18	
Réparations et améliorations, embranchement de la Rivière-du-Loup.....	6,805 23	
Achèvement de l'Intercolonial.....	40,124 59	
Additions au matériel roulant.....	628,244 39	
Embranchement de Saint-Charles.....	482,197 09	
Embranchement de Dartmouth.....	124 12	
		1,616,632 92
Soit, au 30 juin 1883, un total de dépenses de.....		$41,176,654 19

Compte du revenu.—Une comparaison du revenu de cette année avec celui des trois dernières établit une augmentation constante dans les recettes du chemin.

Les recettes brutes de l'exercice ont été de.....	$2,370,921 10
Les frais d'exploitation ont été de.....	2,360,373 27
Recettes nettes.....	$ 10,547 83
Les recettes brutes dépassent celles de l'exercice précédent de.....	291,658 44
La valeur du matériel en réserve à la fin du dernier exercice, y compris les rails d'acier et le combustible, était de.....	567,739 27

Le nombre de milles parcourus par les locomotives, cette année et l'an dernier, a été :—

	Milles.
1882-83	4,406,189
1881-82	3,900,850
Augmentation	505,339

Le nombre de milles parcourus par les wagons, cette année et l'an dernier, a été :—

1882-83	41,526,553
1881-82	37,489,376
Augmentation	4,037,177

Le nombre de milles parcourus par les convois, cette année et l'an dernier, a été :—

1882-83	3,615,192
1881-82	3,195,566
Augmentation	419,626

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives ont été :—

	Cents.
1882-83	53·57
1881-82	53·05
Augmentation	·52

Les frais d'exploitation par mille parcouru par les convois ont été :—

1882-83	65·29
1881-82	64·77
Augmentation	·52

Le tonnage brut transporté a été :

	Ton'x.
1882-83	970,961
1881-82	838,956
Augmentation	132,005

Le nombre total des voyageurs a été :—

1882-83	878,600
1881-82	779,994
Augmentation	98,606

EMBRANCHEMENT SAINT-CHARLES.

Cet embranchement, qui va de la station de Saint-Charles, sur le chemin de fer Intercolonial, à la Pointe-Lévis, couvrant une distance d'environ 18 milles, est en voie de construction et achève.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Cet embranchement est encore exploité par la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, à condition que la compagnie paie tous les frais se rattachant à son exploitation et qu'elle garde les deux tiers des recettes brutes, l'Etat recevant l'autre tiers et se chargeant de tous les frais d'entretien.

Voici l'état des recettes et dépenses de l'année :—

Recettes brutes, au crédit du gouvernement.....	$ 24,113 89
Frais d'entretien de la voie et des travaux d'art.....	23,103 93
Balance.....	$ 1,009 96

Comparaison des recettes avec celles de l'exercice précédent :—

1882-83.....	$24,113 89
1881-82.....	21,053 99
Augmentation.....	$3,060 70

Comparaison des dépenses avec celles de l'exercice précédent :—

1882-83.....	$23,103 93
1881-82.....	13,099 55
Augmentation	$10,004 38

Cette augmentation de dépenses provient de ce qu'on a construit une nouvelle gare et un nouvel hangar à marchandises à la Jonction de Windsor, remplacé les rails de fer par des rails d'acier sur une partie du chemin, fait d'autres améliorations aux bâtiments et aux ponts, et établi de nouvelles voies de garage.

La ligne a été entretenue en bon état de service.

EMBRANCHEMENT DE PICTOU.

Sujets à l'approbation du parlement et de la législature provinciale de la Nouvelle-Ecosse, il a été conclu des arrangements en vertu desquels le gouvernement fédéral conserve l'embranchement de Pictou et achète le chemin de fer de Prolongement Est, qu'il va exploiter comme faisant partie de l'Intercolonial.

EMBRANCHEMENT DE DARTMOUTH.

A sa dernière session, le parlement vota une somme de $110,000 pour la construction d'un embranchement partant du chemin de fer Intercolonial et allant jusqu'à

Dartmouth, vis-à-vis Halifax. Ce crédit a été voté à la condition que la municipalité de cette ville s'engageât à payer au gouvernement $4,000 par année pendant vingt ans, ou ce qu'il faudra de cette somme pour, avec le revenu net, servir l'intérêt à 4 pour 100 sur la somme déboursée.

EMBRANCHEMENT DE DALHOUSIE.

A sa dernière session, le parlement vota un crédit de $60,000 pour la construction d'un embranchement partant du chemin de fer Intercolonial et allant jusqu'à Dalhousie, sur la baie des Chaleurs, distance d'environ 6 milles. Le terrassement en est terminé, et les rails sont posés sur à peu près 3 milles; les bâtiments de la gare sont construits, et on pense que la ligne sera terminée au commencement de la prochaine saison. (*Voir* an. 4, p. 14).

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Tignish à Royalty-Junction	113½	
De Royalty-Junction à Mount-Stewart	20	
De Mount-Stewart à Georgetown	21	
		154½

PROLONGEMENTS.

De Royalty-Junction à Charlottetown	5	
De Mount-Stewart à Souris	39	
		44
		198½

Compte du capital.—Le coût total du chemin et de son équipement imputable au compte du capital à la fin de l'exercice 1881-82, était	$3,466,990	60
La dépense portée à ce compte pour l'exercice terminé le 30 juin 1883, était	56,702	02
Total de la dépense pour le compte du capital, au 30 juin 1883	$3,523,692	62

Compte du revenu.—Les frais d'exploitation et les recettes de l'exercice terminé le 30 juin ont été :—		
Dépenses brutes	252,808	41
Recettes brutes	146,170	42
Excédant des dépenses sur les recettes	$106,637	99

Les recettes brutes des deux derniers exercices ont été :—

1882-83	$146,170 42
1881-82	137,267 54
Augmentation	$ 8,902 88

Les dépenses totales des deux mêmes exercices ont été :—

1882-83	$252,808 41
1881-82	228,259 97
Augmentation	$ 24,548 44

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été :

	Milles.
1881-82	317,194
1882-83	313,760
Diminution	3,434

Le nombre de milles parcourus par les wagons a été :

	Milles.
1881-82	1,117,989
1882-83	1,237,103
Augmentation	119,114

La dépense couvre une somme de $9,941.45, déboursée à propos de l'accident arrivé sur ce chemin au mois d'août 1880, pour la construction d'une nouvelle gare à Miscouche, l'établissement de nouvelles voies de garage, et l'achat de terrains pour y placer des clôtures-paraneige.

Le chemin, les bâtiments et les travaux d'art qui en font partie ont été bien entretenus, et le matériel roulant est en bon état.

EMBRANCHEMENT DU CAP-TRAVERSE.

A sa dernière session le parlement a voté un crédit pour la construction d'un embranchement reliant le Cap-Traverse à l'Ile du Prince-Edouard, à la Station de la Ligne de Comté, distance d'une douzaine de milles.

Le terrassement en est terminé, et on est à construire au Cap-Traverse le quai nécessaire. On croit que le chemin sera en état d'être exploité dans l'été de 1884. (An. 4, p. 14.)

SUBVENTIONS.

Aux termes de l'acte 45 Vict., chap. 14, 1882, le gouvernement était autorisé à accorder certaines subventions, subordonnées aux droits de circulation et conventions du trafic, pour la construction des lignes suivantes de chemins de fer :—

Un chemin de fer entre Gravenhurst et Callander, tous deux dans la province d'Ontario, une subvention n'excédant pas $6,000 par mille, ni excédant en tout	$660,000
Un chemin de fer entre Saint-Raymond et le Lac Saint-Jean, tous deux dans la province de Québec, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout.....	384,000
Un chemin de fer entre un point du chemin de fer Intercolonial et la Rivière-Ouelle, dans la province de Québec, ou un point situé entre ces deux localités et Edmundston, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout.....	240,000
Un chemin de fer entre Oxford et New-Glasgow, tous deux dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention n'excédant pas $3,200 par mille, ni excédant en tout	224,000
	$1,508,000

L'acte prescrit, en outre, que les dites subventions devront être accordées a " telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer, respectivement, dans un délai raisonnable qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité des plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre la compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure."

De plus, par un acte passé à la dernière session, le gouvernement était autorisé à accorder les subventions suivantes :

A la Compagnie du chemin de fer de la Baie-des-Chaleurs, pour 100 milles de son chemin, à partir de Métapédiac, sur le chemin de fer Intercolonial, jusqu'à Paspébiac, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	$320,000
A la Compagnie du chemin de fer de Caraquette, pour 36 milles de son chemin, à partir d'un point près de Bathurst, jusqu'à Caraquette, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité	115,200

A la Compagnie du chemin de la Vallée de la Gatineau, pour la première section de 50 milles de son chemin, à partir de la station de Hull, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $160,000

A la Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe, pour 80 milles de son chemin, de Canso à Louisbourg, ou Sydney, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 256,000

A la Compagnie du chemin de fer International, pour 49 milles de son chemin, depuis Sherbrooke, dans la province de Québec, jusqu'à la frontière internationale, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 156,800

(En rapport avec le prolongement de ce chemin à travers le Maine, pour le relier au Nouveau-Brunswick à Vanceborough, ou près ou au sud de ce point.)

A la Compagnie du chemin de fer *Northern and Western*, pour 32 milles de son chemin, à partir du chemin de fer Intercolonial, près de la Miramichi, jusque chez Moran, près du village de Demphy, dans la province du Nouveau-Brunswick, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité 102,400

A la Compagnie du chemin de fer Montréal et Occidental, pour la première section de 50 milles de son chemin au delà de Saint-Jérôme, dans la province de Québec, une subvention ne dépassant $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 160,000

A la Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec, pour 28 milles de son chemin, de Napanee à Tamworth, dans la province d'Ontario, une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 89,600

A la Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean, pour 25 milles de son chemin, de Saint-Raymond au Lac Saint-Jean, dans la province de Québec, une sub-

vention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... $80,000
(En sus de la subvention accordée par l'acte 45 Vic., ch. 14.)

Pour un chemin de fer à partir du chemin de fer Intercolonial, à Petitcodiac, jusqu'à Havelock-Corner, dans la province du Nouveau-Brunswick—12 milles—une subvention ne dépassant pas $3,200 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 38,400

Pour un chemin de fer depuis Gravenhurst jusqu'à Callander —110 milles,—une subvention ne dépassant pas $6,000 par mille, et n'excédant pas en totalité..... 660,000
(En sus de la subvention accordée par l'acte 45 Vic., ch. 14.)

Au sujet de ces subventions et de l'acte de la session précédente, il était prescrit ce qui suit :—

" Les neuf subventions en premier lieu mentionnées devant être accordées respectivement aux compagnies ci-dessus désignées, et les deux subventions en dernier lieu mentionnées devant être accordées à telles compagnies qui seront approuvées par le gouverneur en conseil comme ayant établi à sa satisfaction qu'elles sont en mesure de terminer les dits chemins de fer respectivement ; et les onze lignes ci-dessus mentionnées, ainsi que toutes les lignes de chemins de fer au sujet desquelles il est prescrit, par l'acte 45 Vic., ch. 14, que des subventions peuvent être accordées, seront commencées sous deux ans à compter du premier jour de juillet prochain et terminées dans un délai raisonnable ne devant pas dépasser quatre ans à compter de la passation du présent acte, qui sera fixé par arrêté du conseil, et en conformité de plans et devis qui seront approuvés par le gouverneur en conseil sur le rapport du ministre des chemins de fer et canaux, et spécifiés dans une convention qui sera conclue entre chaque compagnie et le gouvernement, et que le gouvernement a la faculté de conclure."

Compagnie du chemin de fer de Québec au Lac Saint-Jean.—Le 4 septembre 1883, il a été régulièrement passé une convention en vertu de laquelle cette ligne doit être terminée pour le 25 mai 1887.

Jusqu'au 31 décembre 1883, la subvention a été payée pour la première section de 10 milles, au nord de Saint-Raymond, savoir, $32,000.

Compagnie du chemin de fer de la Grande Ligne Directe entre l'Amérique et l'Europe. —Un contrat a été passé avec cette compagnie, le 28 juillet 1883, pour la construction de sa ligne entre Oxford et New-Glasgow.

Compagnie du chemin de fer International.—Le but de l'octroi de la subvention à cette compagnie était de lui permettre de terminer son chemin avec des rails d'acier jusqu'à la frontière internationale. La compagnie a passé contrat le 20 juillet 1883.

Les travaux ont été exécutés, et la subvention prescrite par l'acte a été payée pour une distance de 45 milles, savoir, $144,000, jusqu'au 31 décembre 1883.

Compagnie du chemin de fer de Napanee, Tamworth et Québec.— Le 31 décembre 1883, l'approbation nécessaire ayant été donnée par un arrêté du conseil du 21 de ce mois, il fut fait avec la compagnie une convention en vertu de laquelle la ligne entre Napanee et Tamworth doit être terminée pour le 31 décembre 1884. Les travaux avancent.

Compagnie du chemin de fer du Nouveau-Brunswick.—Le 28 juin dernier, un arrêté du conseil fut rendu approuvant les plans et devis soumis, et autorisant la convention en conséquence. La compagnie en est aux travaux d'exploration, et la convention n'est pas encore signée.

Compagnie de Pont et de Prolongement de chemin de fer de Saint-Jean.—En vertu d'un acte passé à la dernière session, 46 Vic., chap. 26, pouvoir était donné d'avancer à la compagnie une somme ne dépassant pas $500,000, pour l'aider à construire son pont sur la rivière Saint-Jean, garantie de cette avance étant prise sous la forme d'une hypothèque sur les propriétés de la compagnie.

Les plans et devis du pont ayant été approuvés par un arrêté du conseil, une hypothèque fut exécutée le 10 décembre 1883, et jusqu'au 31 décembre 1883 la compagnie a reçu la somme de $34,000, représentant quatre-vingt pour cent des déboursés déjà faits en rapport avec l'entreprise.

Chemin de fer de l'Ile Vancouver.—En vertu d'arrêtés du conseil rendus au mois de juin 1883, l'honorable sir Alexander Campbell est allé, au cours de l'été dernier, à la Colombie-Britannique, dans le but de régler des questions en suspens entre les gouvernements provincial et fédéral, et il a fait provisoirement une convention pour la construction d'une ligne entre Esquimalt et Nanaïmo par une compagnie qui recevra une subvention de l'Etat.

La convention en question est sujette à la condition d'être approuvée par la législature de la Colombie-Britannique et par le parlement du Canada. Avec cette restriction, elle a été sanctionnée par un arrêté du conseil du 27 septembre 1883.

Compagnie de chemin de fer de transport maritime de Chignectou.—En vertu de l'acte 45 Vict., chap. 55, pouvoir était donné au gouvernement de faire avec cette compagnie une convention d'après laquelle une somme de $150,000 par année devait être payée à la dite compagnie pendant une période de 25 ans, pour l'aider à construire un chemin de fer à navires sur l'isthme de Chignectou, entre la baie Verte, dans le golfe Saint-Laurent, et la baie de Fundy. La convention n'est pas encore faite

CANAUX.

Les canaux canadiens sous le contrôle de l'Etat sont les suivants :—

1. Ceux du fleuve Saint-Laurent et les lacs ;
2. De la rivière des Outaouais ;
3. De la rivière Rideau, entre Ottawa et Kingston ;
4. De la Trent ;
5. Du Richelieu, entre le Saint-Laurent et le lac Champlain.
6. Le canal Saint-Pierre, lac Bras-d'Or, Nouvelle-Ecosse.

La perception du revenu provenant des canaux étant du ressort du département du revenu de l'intérieur, il faut consulter le rapport annuel de ce département pour tout renseignement à ce sujet. Le même rapport traite aussi d'une manière générale du mouvement de la navigation sur ces canaux.

Le tableau ci-dessous indique cependant quel a été le revenu des différents canaux pour 1882-83, tel que constaté par le département du revenu de l'intérieur.

Noms des canaux.	Péages.	Loyer de pouvoirs d'eau.	Total du revenu.
Welland	$155,062	$10,446	$165,508
Saint-Laurent	91,675	18,049	109,724
Chambly	23,524	130	23,654
Ottawa	62,132	22	62 154
Rideau	6,474	859	7,333
Baie Burlington	2,827	130	2,957
Saint-Pierre	1,229	.....	1,229
District de Newcastle	329	.....	329
Fort-Frances	.....	20	20
	343,252	29,656	372,918

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Le fleuve Saint-Laurent, avec la série de canaux établis sur son cours en amont de Montréal, et les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire, Huron et Supérieur, formant un système de navigation qui s'étend du détroit de Belle-Isle à Duluth, à la tête du lac Supérieur, sur une distance de 2,384 milles terrestres.

La différence de niveau entre le lac Supérieur et l'endroit du Saint-Laurent, près de Trois-Rivières, où la marée cesse de se faire sentir, est d'environ 600 pieds.

Les canaux canadiens, construits entre Montréal et le lac Erié, sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe-à-Farran, du Rapide-Plat, des Galops et Welland. Leur longueur collective est de 70½ milles; l'éclusage total (ou la chute directement rachetée par des écluses), est de 533¼ pieds; et le nombre des écluses est de 53.

La communication entre les lacs Huron et Supérieur se fait au moyen du canal du Sault-Sainte-Marie, situé sur le côté américain du chenal.

Ce canal a un peu plus d'un mille de longueur, et a une écluse de 515 pieds de long, 80 pieds de large, avec 16 pieds d'eau sur les seuils. La différence de niveau rachetée par cette écluse est de 18 pieds.

Un relevé des distances et des sections navigables depuis le détroit de Belle-Isle jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur, est donné dans l'annexe n° 13.

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

Comme il a été remarqué dans le rapport présenté l'année dernière, en 1841, époque à laquelle on projeta le réseau de canaux entre Montréal et le lac Ontario, on se proposait d'assurer une profondeur de neuf pieds aux plus bas niveaux du Saint-Laurent; d'après les données que l'on possédait alors, les constructions projetées devaient assurer ce niveau. Toutefois, le fleuve Saint-Laurent est, pour diverses raisons, sujet à des fluctuations qu'il était impossible de préciser à l'époque où les canaux furent construits; et des observations régulières et l'expérience des années qui se sont suivies depuis, ont démontré que, tandis que d'un canal à l'autre l'eau est à toute époque suffisamment profonde pour des bâtiments d'un tirant de neuf pieds, cette hauteur d'eau ne peut pas toujours être maintenue dans les canaux, ceux-ci n'étant pas assez profonds.

La liste suivante indique la profondeur minima de l'eau sur les buscs des écluses des canaux du Saint-Laurent, à une époque de baisse extraordinaire, en l'année 1872 (*voir* le rapport de l'ingénieur en chef, 1880):—

	Pieds	Pouces
Rapide Plat, écluse de prise d'eau	6	7
" " entrée d'aval	7	0
Galops, écluse de prise d'eau	8	1
Iroquois, entrée d'aval	9	3
Pointe à Farran	7	9
Cornwall, écluse de prise d'eau	8	3
" entrée d'aval	9	0
Beauharnois	10	10
" entrée d'aval	9	3

Des travaux d'approfondissement ont été commencés sur les canaux de Cornwall du Rapide-Plat et des Galops, l'échelle adoptée étant celle des travaux d'agrandissesement général adoptée pour les canaux Welland et Lachine. Il sera parlé de ces travaux selon leur ordre.

CANAL LACHINE.

	Ancienne ligne.	Nouvelle ligne.
Longueur du canal.....	8½ milles statutaires.	8½ milles statuaires.
Nombre d'écluses.....	5	5
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	44¾ pieds.	44¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 2 écluses.	16 "	18 "
Hauteur de l'eau sur les seuils. à 3 écluses.	9 "	14 "
Largeur moyenne du canal neuf.....	150 "	

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêchent de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Isle.

Ce canal consiste aujourd'hui en un chenal avec deux séries d'écluses, les vieilles et les grandes.

Ce canal a été fermé le 1er décembre 1882, et rouvert le 1er mai 1883.

Il n'est arrivé ni accidents ni interruption de la navigation dans le cours de l'année, et les constructions ont été entretenues dans un excellent état. (Annexe 5, p. 81.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

L'agrandissement du chenal d'entrée et du port de Lachine, qui constitue ce qui reste aujourd'hui de plus important à finir, a continué à progresser, et on s'attend qu'un chenal de 200 pieds de largeur et de la profondeur voulue pour le passage de bâtiments tirant 14 pieds d'eau, sera terminé de bonne heure dans le cours de l'été 1884.

Les travaux de construction de deux nouveaux bassins à Saint-Gabriel, pour lesquels il a été voté un crédit, ont été donnés à l'entreprise et sont en marche.

On a terminé le débarcadère de Lachine, rendu nécessaire par la construction de la nouvelle entrée du canal.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal.....	11¼ milles statutaires.
Nombre d'écluses.....	9
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 45 pieds.

Ascension totale par les écluses.....	82½	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9	"
Largeur du canal au plafond.....	80	"
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	120	"

Ce canal commence sur la rive sud du Saint-Laurent, à 15¼ milles de la tête du canal Lachine. Il relie les lacs Saint-Louis et Saint-François, et tourne les trois rapides connus sous les noms de Cascades, des Cèdres et du Coteau.

Ce canal a été fermé par la glace le 30 novembre 1882, et rouvert au trafic le 30 avril 1883.

Le 25 août, est arrivé un accident à l'écluse n° 13, le steamer *Prince-Arthur* ayant heurté et emporté trois des portes, en causant beaucoup de dommages par la précipitation qui s'en est suivie des eaux du bief d'amont. Le trafic a été arrêté pendant 48 heures.

Les réparations et les renouvellements ont été considérables dans le cours de l'exercice. Il a été construit de nouveaux ponts à Valleyfield, et quelques-uns des coursiers ont été réparés. (Annexe 5, p, 84.)

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal.....	11½	milles statutires.
Nombre d'écluses.....	7	
Dimensions des écluses.....	200 pieds x 55 pieds.	
Ascension totale des écluses.....	48	pieds
Hauteur de l'eau sur les seuils.....	9	"
Largeur du canal au plafond.....	100	"
Largeur à la surface de l'eau.....	150	"

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32¾ milles sur le lac Saint-François.

Le canal Cornwall évite les apides du Long-Sault.

Ce canal a été fermé le 6 décembre 1882, et rouvert le 28 avril 1883.

Toutes les réparations ont été faites. (Annexe 5, p. 97.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

Comme il a été dit l'année dernière, on a achevé les travaux d'agrandissement de l'entrée d'aval, comprenant la formation d'un chenal d'entrée, la construction de deux écluses (qui en remplacent trois de l'ancienne ligne), le creusement d'un bassin entre les écluses; et il reste à construire quatre écluses et à agrandir le prisme du canal. Les dimensions des nouvelles écluses sont celles adoptées pour le plan

général d'agrandissement, savoir : longueur 270 pieds, largeur 45 pieds, profondeur 14 pieds. Le bassin qui se trouve entre ces deux écluses a 825 pieds de long.

De nouveaux travaux comprenant l'approfondissement du chenal à l'extrémité d'amont, la construction d'une écluse et d'un grand déversoir d'alimentation, seront bientôt donnés à l'entreprise.

Le chenal projeté sera creusé à une profondeur suffisante pour permettre la circulation des bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Les travaux de la Pointe à Farran, du Rapide Plat et des Galops, sont connus sous la désignation collective de Canaux de Williamsburgh.

Ces canaux ont été fermés le 11 décembre 1882, et rouverts le 1er mai 1883.

La navigation n'a subi aucune interruption dans le cours de la saison. (Annexe 5, p. 98).

CANAL DE LA POINTE À FARRAN.

Longueur du canal	¾ de mille
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	4 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de Cornwall au pied du canal de la Pointe à Farran, la distance sur le fleuve Saint-Laurent est de 5 milles. Ce dernier canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter le rapide de la Pointe à Farran. Les navires qui descendent peuvent suivre le rapide en toute sûreté.

Les réparations ordinaires ont été exécutées.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal	4 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du canal de la Pointe à Farran au pied du canal du Rapide Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter, en montant, le Rapide Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

Le canal a été entretenu en bon état.

NOUVEAUX TRAVAUX.

Des mesures ont été prises pour l'agrandissement du canal selon le plan général Les plans et devis ont été préparés et les travaux vont être immédiatement donnés à l'entreprise. Ceux-ci consistent à agrandir le chenal, sur une grande distance en amont et quelque peu en aval de l'écluse de prise d'eau actuelle à la tête du canal, à construire une nouvelle écluse et un déversoir d'alimentation en connexion avec l'ancienne. Le fond du chenal sera creusé à une profondeur navigable de 14 pieds.

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	$7\frac{5}{8}$ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$15\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au plafond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide Plat à Iroquois, au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles. Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe aux Iroquois, de la Pointe à Cardinal et des Galops.

On a fait les réparations ordinaires.

D'après un rapport fourni par le surintendant de ces canaux et publié dans le présent volume (p. 100), l'eau a atteint son minimum de profondeur pour l'exercice en février 1883, époque où l'on ne mesurait que 6 pieds d'eau à la tête ou l'écluse de prise d'eau du canal. Le minimum de profondeur accusé pendant la saison de navigation l'a été en mai 1883, époque où l'eau mesurait 8 pieds 4 pouces à l'écluse de prise d'eau.

NOUVEAUX TRAVAUX.

On se propose de pousser les travaux d'amélioration et l'approfondissement de l'entrée d'amont de ce canal, afin d'en faciliter l'accès aux bâtiments. Les travaux qui vont être immédiatement donnés à l'entreprise sont l'excavation et l'approfondissement d'un chenal à l'extrémité supérieure, vers les eaux profondes, de façon à donner cours aux bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

OUVRAGES DU RAPIDE DES GALOPS.

Le rapide des Galops, le moins profond des trois rapides évités par le canal des Galops, est en ce moment creusé dans l'intérêt de la navigation au moyen du minage sous-marin et du dragage.

Ces travaux, commencés en 1880, consistent dans l'excavation d'un chenal en ligne droite à travers les rapides, de 3,300 pieds de long, de 200 pieds de large et

d'une profondeur suffisante pour permettre le passage, dans les basses eaux, de bâtiments tirant 14 pieds d'eau.

Les principaux hauts-fonds à creuser sont ceux de la " batture de l'île " et de la " barre d'aval." Le progrès des travaux a été très satisfaisant, la batture de l'île est aujourd'hui à peu près disparue, et tout ce qui reste à faire est de draguer et enlever les débris du pétardement. Le forage et le pétardement de la barre d'aval se font avec succès. (Annexe 5, p. 12).

CANAL WELLAND.

LIGNE PRINCIPALE, DE PORT-DALHOUSIE, LAC ONTARIO, À PORT-COLBORNE, LAC ÉRIÉ.

Grâce aux travaux d'agrandissement, les navires tirant 12 pieds d'eau peuvent franchir le canal à toutes les phases du niveau de l'eau dans le lac Erié, excepté au point où le canal traverse la rivière Chippewa au moyen d'un aqueduc.

A cet endroit, la nécessité de faire usage de l'ancien aqueduc, en attendant la construction du grand aqueduc, rend les précautions nécessaires, et le tirant des navires qui emploient leur propre force motrice ne devrait pas excéder 11½ pieds à ce point; toutefois, les navires à la remorque peuvent tirer 12 pieds d'eau. Aux époques où l'eau du lac Erié est basse, et surtout lorsque les vents de l'est soufflent pendant un certain temps, tous les navires, pour franchir librement l'aqueduc actuel, ne devraient pas avoir un tirant de plus de 11½ pieds.

	ANCIENNE LIGNE.	LIGNE AGRANDIE OU NOUVELLE.
Longueur du canal.....	27½ milles.	26¾ milles.
Portes auxiliaires (autrefois 3).....		2
Nombre d'écluses { d'ascension.....	26	d'ascension, 25
Nombre d'écluses { de prise d'eau.	1	de prise d'eau, 1
Dimensions des écluses..... ..	2 écluses 200 x 45 pds. 1 de partage 230 x 45. 14 150 x 26½	270 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses.....	326¾ pieds.	326¾ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	10¼ "	12 "

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal:—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland..... 2,622 pieds.

" Du canal Welland à la rivière, *via* l'écluse à l'aqueduc..... ..... 300 "

Longueur du canal:—De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 pieds.
Nombre d'écluses:—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2
Dimension des écluses	150 x 26½ pieds.
Chute totale depuis le canal, à Welland, jusqu'à la rivière Welland	10 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Ascension totale par les écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses	185 x 35 pieds.
Ascension totale par les écluses	7½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal Welland a une entrée sur le lac Ontario, à Port-Dalhousie, deux sur le lac Erié, l'une pour la ligne principale, à Port-Colborne, et l'autre pour le canal d'alimentation à Port-Maitland, et une quatrième sur la rivière Niagara, dans la ville de Chippewa. La ligne agrandie va de Port-Dalhousie à Port-Colborne.

De Port-Dalhousie à Allanburg, 11¾ milles, il y a deux lignes distinctes, l'ancienne et la nouvelle, celle-ci étant de plus grande dimension que la première.

D'Allanburgh à Port-Colborne, distance de 15 milles, le canal n'a qu'une seule voie, l'ancien canal ayant été agrandi.

Le nouveau canal a été fermé le 15 décembre 1882, et rouvert le 5 mai 1883.

Le vieux canal a été fermé le 30 novembre 1882, et rouvert le 5 mai 1883.

NOUVEAU CANAL.

A une exception près, savoir, le déplacement de la superstructure du pont de Welland-Junction par la goëlette *Midland Rover*, il n'est pas arrivé d'accident d'importance.

Les arrangements nécessaires pour éclairer le canal au gaz, à partir de Port-Dalhousie jusqu'à Thorold, ont été terminés.

Pour la protection des levées du canal entre Port-Dalhousie et Thorold, elles ont été revêtues de pierres.

On trouvera dans le rapport du surintendant des détails complets sur les différents travaux de réparation ou de renouvellement, etc., exécutés dans le cours de l'exercice. (Annexe 5, p. 101.)

VIEUX CANAL.

Les réparations et le renouvellement devenus nécessaires dans le cours de l'exercice ont été considérables, mais les constructions ont été maintenues en bon état.

L'écluse n° 2, sur la ligne du vieux canal, a été allongée de 70 pieds, ce qui lui a donné 270 pieds de longueur, sa largeur de 45, restant la même. Les musoirs d'amont de l'écluse ont été prolongés de façon à former une assiette pour un pont. Les travaux sont terminés.

Un hiver d'une rigueur exceptionnelle sur la Grande Rivière, suivie par une rapide fonte des neiges ont occasionné au printemps une crue très dangereuse. Grâce à la précaution prise en faisant descendre l'eau de bonne heure dans la saison, la rivière n'a pas débordé, et les dommages ont été restreints au pont de Dunville et aux déservoirs de trop-plein. (Annexe 5, p. 102.)

NOUVEAUX TRAVAUX.

Les travaux d'élargissement de la section située entre Humberstone et Port-Colborne, et connue sous le nom de "Rock Cutting" (tranchée dans le roc), ont été continuées sans interrompre la navigation.

On a aussi poussé les travaux de la construction d'un aqueduc destiné à faire traverser à la rivière Chippewa les eaux du canal agrandi. La moitié de série d'arches sous lesquelles va passer la rivière est construite, et il reste à terminer l'autre moitié et la superstructure.

On a finalement réglé avec les différents entrepreneurs de l'élargissement du canal, à l'exception de ceux des sections 1, 35 et 36, et ceux dont les entreprises ne sont pas terminées, c'est-à-dire ceux des sections 27 et 34, et de l'agrandissement de la vieille écluse n° 2.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur	½ mille.
Largeur moyenne entre les jetées	138 pieds.
Largeur minimum	108 "

Ce canal n'est qu'une simple tranchée dans un banc de sable qui s'est formé entre le lac Ontario et la baie de Burlington, et est navigable pour les navires tirant 10

pieds d'eau. Il permet aux navires d'atteindre le port de Hamilton et la ville de Dundas par le canal Desjardins.

Fermé le 11 décembre 1882, le canal était rouvert le 5 mai 1883.

On a achevé la reconstruction de la superstructure des jetées, dont partie avait été détruite par le feu il y a quelques années. (Annexe 5, p. 118.)

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du port de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 245⅝ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles à la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne ;
Le canal de Carillon ;
" de la Chute-à-Blondeau ;
" Grenville ;
" Rideau.

La différence de niveau (non compris ceux du canal Lachine) est de 509 pieds (345 pieds d'ascension et 164 pieds de chute), et le nombre des écluses est de 55.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
Canal Lachine	8½	.....
Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	¾	51⅜
Du canal de Carillon à la Chute-à-Blondeau	4¾	56⅛
Canal de la Chute-à-Blondeau	⅛	56¼
Du canal de la Chute à Blondeau au canal de Grenville	1⅜	57⅝
Canal de Grenville	¾	58⅜
Du canal de Grenville à l'entrée de la nav. du Rideau	56	119⅜
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston	126¼	245⅝

ECLUSE SAINTE-ANNE.

Longueur	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	3 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux Montagnes, à 23½ milles du port de Montréal.

Fermé le 30 novembre 1882, cette écluse était rouverte le 30 avril 1882.

La navigation n'a pas été interrompue.

La nouvelle écluse avec ses abords ayant été terminée, elle a été ouverte à la circulation en août 1882.

Les travaux du redressement et de l'approfondissement du chenal en amont de l'écluse, pour lesquels un crédit a été voté, ont été commencés. La longueur du chenal amélioré sera de 4,700 pieds, la largeur au fond de 100 pieds et sa profondeur de 10 pieds aux basses eaux. (Ann. 5, p. 93.)

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	¾ mille.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	26 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	100 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	110 "

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Fermé le 27 novembre 1882, ce canal était rouvert le 28 avril 1883.

Aucune interruption de la navigation n'a eu lieu dans le cours de la saison.

Les nouveaux travaux d'agrandissement ont été terminés dans le cours de l'exercice, et le vieux canal a été finalement abandonné en août 1882.

Des estacades pour la protection et la direction des navires descendant la rivière ont été placées en amont du canal.

Les hautes eaux du commencement de l'été ont fait une brèche dans le barrage de la rivière, à Carillon, sans cependant nuire au niveau de l'eau en amont. On a pris des mesures pour la réparation de l'avarie.

Pour plus de sûreté pour les trains de bois, l'entrée du glissoir dans le barrage a été prolongée jusqu'à une distance considérable en amont de la rivière, par la construction de jetées conductrices et d'estacades.

Par la construction du barrage de Carillon, l'eau à cet endroit a été élevée de 9 pieds. En amont, sur une distance de près de sept milles, presque aux pied du canal Grenville, le niveau de la rivière a été haussé de façon que la profondeur de l'eau sur les buscs de l'écluse d'entrée de ce canal a été augmentée de 2 pieds, et la nécessité du canal de la Chute-à-Blondeau situé entre ces deux endroits, n'existe plus. Dans les hautes eaux, cependant, le courant à la Chute est si fort qu'il faudra améliorer le chenal. (Ann. 5, pp. 94 et 96.)

CANAL DE LA CHUTE-A-BLONDEAU.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ de mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	$130\frac{5}{6}$ pieds x $32\frac{5}{6}$ pieds à l'ext. d'am. et $36\frac{1}{3}$ pieds à l'extrémité d'aval.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "
Largeur du canal à la surface de l'eau.	30 "
Largeur du canal au fond	30 "

Entre les canaux de Carillon et de la Chute-à-Blondeau, le parcours navigable est de quatre milles. Ce canal est coupé dans le roc solide et n'a qu'une écluse.

Fermé le 27 novembre 1882, rouvert le 23 avril 1883.

Dans le cours de l'année, le canal n'a été employé que par de petits bâtiments dans les hautes eaux. (Ann. 5, p. 94.)

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal	$5\frac{3}{4}$ milles.
Nombre d'écluses	5
Dimension des écluses	200 pieds x 45
Ascension totale par les écluses	$43\frac{3}{4}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	40 à 50 pieds.
Largeur du canal à la surface de l'eau	50 à 80 "

Depuis la tête du canal de la Chute-à-Blondeau jusqu'au pied du canal de Grenville, le parcours navigable est de 1⅜ milles.

Le canal est situé à 56 milles, environ, en aval de la cité d'Ottawa; il rachète le rapide du Long-Sault.

Fermé le 28 novembre 1882, il a été ouvert le 1er mai 1883.

On a fait toutes les réparations nécessaires.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les travaux d'agrandissement du canal, commencés en 1871, comprennent la construction de cinq écluses de 200 pieds de long, de 45 de large et de 9 de profondeur sur les seuils. Le chenal principal aura une profondeur de 10 pieds, une largeur moyenne de 40 au fond, et de 50 à 80 à la surface. Des bassins seront établis à des intervalles d'environ un demi-mille.

Tous les travaux de l'agrandissement des écluses de ce canal sont maintenant terminés. Les deux nouvelles écluses simples à l'entrée d'aval, destinées à remplacer les quatre écluses accolées qui existent en cet endroit, ne peuvent pas être exclusivement employées tant que le chenal de l'entrée d'aval ne sera pas creusé. Ces derniers travaux sont en marche et seront terminés dans le cours de l'été 1884.

Les travaux d'achèvement du quai et de la construction de murs de soutènement à l'entrée de Grenville, sont en marche et presque terminés. (Ann. 5, pp. 94, 96).

PARTIE SUPÉRIEURE DE L'OUTAOUAIS.

ÉCLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	200 x 45 pieds.
Chute totale	18 à 20 pieds.
Profondeur d'eau sur les seuils	6 pieds.
Longueur collective des digues	625 pieds.

Depuis le canal de Grenville et en remontant l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 56 milles, la rivière est navigable. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à L'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, des Chênes, des Chats, des Chenaux, du Portage-du-Fort et du Grand-Calumet.

Les constructions de la Culbute obvient aux rapides de la Culbute ou de L'Islet, sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois barrages en bois. Les barrages, en détruisant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Pour rendre la rivière navigable en aval des écluses jusqu'à Bryson, il a fallu enlever partie des trois battures et construire deux digues submergées.

Tous les travaux sont achevés et ont établi une ligne navigable de 80 milles, avec une profondeur d'eau minima de 7 pieds à l'époque des eaux les plus basses, entre Des Joachims et Bryson, ce qui forme un parcours total de 117 milles, en amont et en aval de la Culbute. (Ann. 5, pp. 95 et 99.)

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais, à Ottawa, avec l'extrémité du lac Ontario, à Kingston.

Longueur navigable.....	126¼ milles.	
Nombre des écluses d'Ottawa à Kingston	33 d'ascension.	
	14 de chute.	
Différences totales des niveaux. 446¼	282¼ d'ascension.	durant les hautes eaux.
	164 de chute.	
Dimensions des écluses.....	134 x 33 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la longueur du canal.....	4½ pieds.	
Largeur du canal au fond.....	60 "	dans la terre.
	54 "	dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau....	80 "	dans la terre.

(Pour le tableau des distances des stations entre Ottawa et Kingston, *voir* Annexe 11, page 156.)

Le point culminant de la ligne se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau qu'on y a amenés. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant, la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau, et pour Kingston par la rivière Cataraqui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste est donnée plus bas.

On peut les diviser en deux catégories:

1. Le point culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Le bief de descente de l'est jusqu'à Ottawa, est alimenté par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau.

3. Le bief de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, est alimenté par le lac à la Vase, lequel se jette dans le lac Opénacon.

Le lac Opénacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux du bief de descente, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac aux Atocas, et forment à leur issue de Round-Tail, la rivière Cataraqui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

Interrompue le 30 novembre 1882 aux Moulins de Kingston, la navigation était ouverte le 7 mai 1883.

A Ottawa, elle été close le 27 novembre 1882 et rouverte le 3 mai 1883.

La navigation a été deux fois interrompue dans le cours de l'année. En août 1882, le steamer *Nile* a donné sur la porte d'écluse à Black Rapids, ce qui a entraîné une interruption de la navigation pendant une semaine, et en octobre 1882, une brèche s'étant faite dans la levée près de Hog's-Back, la navigation n'a pu être reprise avant dix jours.

Le niveau des eaux dans les différents biefs a été bien maintenu jusqu'à la fin de la saison 1882. Mais sur le long bief, entre les Rapides de Burritt et Long-Island, le niveau est devenu trop bas pour la navigation vers le milieu d'octobre.

Une forte tempête arrivée en mai 1883 a causé des dommages considérables à la levée aux Moulins de Kingston.

Toutes les reparations nécessaires ont été faites. (Annexe 5, p. 118.)

CANAL DE LA RIVIÈRE TAY.

Ce canal, lorsqu'il sera terminé, formera un bras du canal Rideau, reliant la baie de Beveridge, sur le lac Rideau, à la ville de Perth, distance d'environ 6 milles.

Les travaux qui comprennent la construction d'un barrage et de deux écluses, de 134 pieds sur 32, avec une profondeur de 5 pieds 6 pouces dans les plus basses eaux, ainsi que l'approfondissement du chenal de la rivière Tay, en certains endroits, ont été donnés à l'entreprise et commencés.

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal ; elle suit la rivière Richelieu et par l'écluse Saint-Ours arrive au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York:

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distance totale.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	.....	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	258
De la jonction du canal Érié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	⅛ de mille.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45.	
Ascension totale par l'écluse	5 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	à l'eau basse
Longueur du barrage dans le chenal est	300 "	
" " " ouest	600 "	

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal est.

Il y a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le Bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 28 novembre 1882 et rouverte le 11 avril 1883.

Le remplacement des vieilles portes par de nouvelles, en juin 1883, a interrompu la navigation pendant vingt-huit heures.

Afin de remédier aux inconvénients causés aux navires par les vents de l'ouest, qui rendent difficile l'approche de l'écluse, il a été construit des jetées conductrices et des barrages flottants pour retenir les navires dans le chenal, et celui-ci a été approfondi. (Annexe 5, p. 86.)

CANAL CHAMBLY.

Longueur du canal	12 milles.	
Nombre des écluses	9	
Dimensions des écluses:		
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122 pieds par	$22\frac{10}{12}$ pieds.
Ecluse d'ascension n° 2	124 "	23 "
" " " 3, 4, 5, 6	118 "	$22\frac{10}{12}$ à 24 pieds.
" " " 7, 8, 9 écluses accolées	125 "	$22\frac{10}{12}$ à 23 pieds.
Ascension totale par les écluses,	74 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	
Largeur du canal au fond	36 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau	60 "	

Faisant suite au 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de 12 milles.

Ce canal a été fermé le 29 novembre 1882; ouvert le 1er mai 1883.

Une barge ayant heurté et emporté les portes de l'écluse n° 5 au mois d'octobre 1883, la navigation a été interrompue pendant 30 heures.

En sus des réparations ordinaires du canal on a fait certaines améliorations, y compris le dragage du chenal et la reconstruction des bajoyers des écluses de Saint-Jean et de Chambly, ainsi que la reconstruction des quais de Saint-Ours. (Annexe 5, p. 86.)

CANAL SAINT-PIERRE, CAP-BRETON.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.
Largeur du canal, à la surface de l'eau, 55 pieds.
Une écluse de marée (4 paire de vantaux).
Dimensions, 48 x 200 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils, 18 pieds aux plus basses eaux.
Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.
Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, environ 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche dans l'océan Atlantique.

Navigation fermée le 1er janvier 1883; ouverte le 16 avril suivant. (Annexe 5, p. 125.)

NAVIGATION DE LA RIVIERE TRENT.

La Navigation de la Trent désigne une suite d'étendues d'eau qui, actuellement, ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, lac Ontario, jusqu'au lac Huron. Il y a plusieurs années il a été projeté d'utiliser ces eaux pour en faire une voie de communication entre les lac Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac du Riz, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chemong, du Pigeon, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de partage des eaux, situé à environ 166 milles de Trenten. Partant de ce lac, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simeoe; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant de 235 milles environ.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage des bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Port-Perry, distance de 190 milles depuis Trenton. De cette distance, 155 milles sont navigables pour les navires d'un faible tirant.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables.	Innavigables
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles....		9
Des rapides des Neuf-Milles à Percy-Landing.....	19½	
De Percy-Landing au barrage des chutes de Heely.....		14¼
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro.....	51¾	
De Peterboro à Lakefield.....		9½
De Lakefield à Burleigh.....	12	
Rapides Burleigh.....		1
Des rapides Burleigh aux rapides Buckhorn.....	7	
Rapides Buckhorn.....		1
De la digue de Buckhorn à Lindsay.....	36¼	
	126½	34¾
De Lindsay à Port-Percy, à la tête du lac Scugog.....	28¾	
	155¼	34¾

Distance totale de la baie de Quinté à Port-Perry.... 190 milles.

Aux chutes de Fénélon, la distance de la digue de Buckhorn à Fénélon est de ..... 31½ milles.

Les constructions suivantes sont en usage:

Rapides de Chisholm.

Distances en milles, de Trenton.

Les travaux consistent en un canal et une écluse, un barrage et une glissoire..... 15½

Percy-Landing.

Il y a ici des estacades pour les bois en grume..... 28½

Campbellford.

Estacades conductrices..... 34¾

Chutes du Milieu.

Les constructions sont quatre barrages et deux glissoires. 37¾

Baie du Corbeau.

Estacade d'arrêt..... 38

Chutes de Heely.

Un barrage et une glissoire..... 42¾

Hastings, rapide de Crook.

Les constructions se composent d'une écluse, d'un barrage et d'une glissoire..... 34⅝

Rapides de Withlaw.

En aval de Peterboro, il y a une écluse, un barrage et le canal..... 92⅞

Petit-Lac.

Trois piliers et une estacade..... 94

Burleigh.

Glissoirs.

Rapide de Buckhorn.

Il y a ici une digue importante qui sert à maintenir le niveau des eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Bell, Buckhorn et Chemong..... 12

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et une glissoire. Les digues retiennent l'eau du bief jusqu'aux chutes de Fénélon et l'écluse de Lindsay..... 140¾

Chutes de Fénélon.

Une grande glissoire et des estacades..... 155¾

Lindsay.

L'ancienne écluse, qui était tombée en ruines et d'aucune utilité, a été rebâtie par le gouvernement provincial en 1879. Elle a 134 x 33 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils. La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog..... 161⅔

Les dimensions des écluses sont de 133 pieds 6 pouces sur 33, avec 5 pieds d'eau sur les seuils.

En 1855, une partie des constructions ci-dessus mentionnées avait été transférée à un comité de messieurs engagés dans le commerce de bois. Le comité est autorisé à percevoir le péage sur le bois qui y passe. Les constructions ainsi transférées sont, aujourd'hui, les glissoires et les estacades des rapides Chisholm, l'estacade de retenue à Myersburg, l'estacade conductrice à Campbellford, les digues et les estacades des glissoires de la chute du Milieu, l'estacade de retenue de la baie du Corbeau, et la glissoire aux chutes de Heely.

Le contrôle de ces constructions a été repris par le gouvernement, le comité ayant manqué de remplir les conditions du transfert.

L'écluse de Lindsay a été construite par le gouvernement de la province de l'Ontario et elle est encore sous son contrôle.

La navigation a été close le 29 novembre 1882, et rouverte le 28 avril 1883.

A Bobcaygeon, le barrage d'amont a subi les réparations nécessaires; son délabrement va nécessiter la construction d'un barrage neuf. (Ann. 5, p. 121.)

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les nouvelles constructions pour l'amélioration de la navigation de la Trent, pour lesquelles des crédits ont été votés par le parlement, se feront aux rapides Burleigh, aux rapides Buckhorn et aux chutes de Fénélon.

Elles ouvriront une voie de communication entre Lakefield, à 9½ milles de Peterboro', et le lac Balsam, soit un parcours d'environ 150 milles de navigation

directe et latérale. A Lakefield, 9½ milles de Peterboro', on a sous l'autorité d'un arrêté du conseil du 7 octobre 1882, pris possession du barrage actuel, qui appartenait à des particuliers et servait à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à la Pointe de Young, et on se propose d'en construire un nouveau, le barrage actuel ayant été sérieusement endommagé et rendu dangereux, dans les crues du printemps de 1883.

A la Pointe de Young, 5 milles de Lakefield, la barrage entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, a été négligé et est trop délabré aujourd'hui pour être restauré. La construction d'un nouveau barrage a été autorisée.

Aux rapides Burleigh, 10 milles de la Pointe de Young, il sera construit un canal d'environ 2¼ milles de longueur, passant par les rapides Burleigh et Lovesick, et reliant le lac Pierreux (*Stoney*) à la baie de la Biche (*Deer*). Les travaux, qui consistent dans la construction de trois écluses de chute et de certains barrages, ont été donnés à l'entreprise.

Au chutes de Fénélon, à 32 milles des rapides Buckhorn, il va falloir construire un canal d'environ un tiers de mille de longueur, reliant le lac de l'Esturgeon au lac Cameron. Ce canal aura deux écluses de chute. Les travaux ont été donnés à l'entreprise; la plus grande partie de l'excavation a été faite, et la maçonnerie est commencée.

Dans tous les travaux qui précèdent, les écluses auront les dimensions suivantes:

Longueur.....	134	pieds.
Largeur.....	33	"
Profondeur d'eau sur les seuils.....	5	"

(Ann. 5, p. 127.)

CANAL MURRAY.

Ce canal sera pratiqué à travers l'isthme de Murray, et reliera, vers l'ouest, la tête de la baie de Quinté au lac Ontario, ce qui étendra le réseau de la navigation du fleuve Saint-Laurent et évitera la ligne détournée et dangereuse qui passe au sud de la péninsule du Prince-Edouard.

Les travaux donnés à l'entreprise en août 1882, ont été commencés et ont fait des progrès satisfaisants.

Ce canal aura environ 6 milles de longueur, une profondeur de 11 pieds au-dessous du plus bas niveau connu du lac, et une largeur au fond de 80 pieds. Entre son débouché sur le lac, à la Presqu'Ile, et l'entrée du canal Welland, la distance est d'environ 120 milles, la navigation dans les pleines eaux du lac étant réduite d'environ la moitié. (Ann. 5, p. 126.)

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

A la demande du gouvernement provincial, il a été fait une exploration du district qui s'étend entre le lac Sushwap et le lac Okanagan, pour constater s'il est possible de construire un canal reliant ces deux lacs. L'étude des lieux a établi que l'entreprise est praticable, mais le coût en serait considérable. La longueur du canal serait d'environ 18 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

CHARLES TUPPER.
Ministre des chemins de fer et canaux.

31 décembre 1883.

ANNEXE No 1.

ÉTAT indiquant les sommes dépensés par le ministère des Chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
	$ cts	$ cts.	$ cts.
CANAUX			
Lachine	396,496 96	18,199 59	45,554 91
do dragage du bassin n° 4	1.859 68		
Beauharnois	6,727 44	15,826 71	18,287 77
Cornwall	21,728 93	8,361 71	18,283 67
Williamsburg	13 19	7,299 39	7,123 48
Saint-Laurent	44,874 31		
Welland	549,433 29	69,493 32	109,207 21
do curage des fossés	5,979 03		
do Port-Maitland		3,214 30	
Baie de Burlington	13,280 61	98 75	
Sainte-Anne	172,959 95	3,448 83	2,569 86
Carillon	64,100 74	} 8,310 02	17,479 58
Grenville	369,474 36		
Culbute	14,249 60	288 99	695 00
Rideau	70 65	23,524 84	27,322 81
Trent	40,767 16	3,047 42	2,235 50
do levée hydrographique	9,303 66		
Murray	84,071 68		
Saint-Ours	17,230 32	2,188 08	2,361 65
Chambly	21,332 36	15,182 24	15,904 38
Saint-Pierre		232 42	2,089 19
Levées hydrographiques	11,781 27		
Arbitrages			6,978 54
Rivière Tay	4,831 80		
Total, canaux	1,850,567 02	178,716 61	276,393 55
CHEMINS DE FER.			
Pacifique	4,729,426 11		266 09
do subvention	5,323,076 60		
do avance sur rails, d'après contrat	973,752 00		
Intercolonial	1,616,632 96		2,360,373 27
do embranchement de Windsor			23,103 93
Ile du Prince-Edouard	57,186 02		252,808 41
Total, chemins de fer	12,700,073 69		2,636,551 70
Grand total	14,550,640 71	178,716 61	2,912,945 25

Total, montant dépensé $17,642,302 57

J. BAINE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, décembre 1883.

ANNEXE

ÉTAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Canal Lachine.	Canal Beauharnois.
		$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusq. 30 juin 1867	40,000 00	.....
Gouvernement provincial		2,547,532 85	1,611,424 11
Gouvernement fédéral	1868	1,852 70	7,008 00
do	1869	2,000 00	55 00
do	1870	.....	587 50
do	1871	12,231 40	187 00
do	1872	36,708 15	27 50
do	1873	42,982 49	5,280 90
do	1874	158,618 35	26 00
do	1875	197,420 52	36 00
do	1876	327,769 39	.....
do	1877	1,439,375 73	.....
do	1878	1,484,619 63	.....
do	1879	958,053 30	.....
do	1880	369,566 74	.....
do	1881	292,165 51	.....
do	1882	252,821 33	.....
do	1883	396,496 96	.....
Total	.....	8,560,215 05	1,624,632 01

No. 2.

l'agrandissement des canaux du Canada, jusqu'au 30 juin 1883.

non comprises.)

Canal Cornwall.	Canaux du Saint-Laurent. — Non répartie.	Canaux de Williamsburg.	Saint-Laurent. — Remorqueur à mancelle et amélioration de la navigation.	Levées hydrographiques, Saint-Laurent et canaux.	Canal Welland.
$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	222,220 00
1,933,152 69	116,821 31	1,320,655 54	.....	.....	7,416,019 83
2,786 00	.....	.....	.....	.....	12,097 84
10,692 01	.....	.....	.....	.....	43,486 36
17,780 05	.....	.....	.....	.....	24,173 72
7 50	.....	.....	.....	.....	47,869 10
10,000 21	.....	1,077 00	.....	.....	59,702 76
1,011 75	.....	.....	.....	35,326 44	130,158 47
.....	.....	.....	.....	26,541 30	746,420 61
1,780 00	.....	.....	.....	22,611 36	1,046,714 91
.....	.....	.....	28,500 00	21,715 47	1,570,178 19
49,211 37	.....	.....	28,064 67	19,312 64	2,199,962 61
145,015 45	.....	.....	1,623 76	3,946 70	2,138,392 99
143 092 05	.....	4,580 00	.....	4,685 77	1,552,697 41
109,454 95	.....	.....	623 52	8,591 04	1,252,924 75
53,948 14	.....	.....	6,927 96	.....	1,242,943 37
44,587 61	.....	.....	28,933 45	.....	360,402 17
21,728 93	.....	.....	41,874 31	.....	550,240 36
2,544,248 74	116,821 31	1,326,312 54	139,547 67	142,730 72	20,859, 605 45

ANNEXE

ETAT indiquant les sommes dépensées pour la construction et

(*Réparations*

Par qui dépensées.	Exercice terminé le 30 juin.	Ecluse de Sainte-Anne.	Canaux de Carillon et Grenville.	Ecluse de la Culbute.	Canal Rideau.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement impérial	Jusq. 30 juin 1867.	.....	(*)	.....	3,911,701 47
Gouvernement provincial		134,456 51	63,053 64	.....	153,062 60
Gouvernement fédéral	1868	.....	19,817 22	.....	7,593 67
do	1869	.....	.....	.....	.....
do	1870	.....	4,167 96	.....	.....
do	1871	.....	23,119 37	.....	11,732 88
do	1872	1,939 46	165,257 28	.....	4,967 50
do	1873	540 11	136,250 48	.....	18,070 97
do	1874	12,753 27	245,258 38	38,388 99	5,793 16
do	1875	32,627 71	339,864 76	63,659 29	9,310 85
do	1876	24,935 85	326,203 16	76,842 44	2,163 96
do	1877	30,003 08	245,738 04	56,081 87	214 11
do	1878	14,618 85	22,676 20	5,933 53	.....
do	1879	22,113 02	243,141 24	20,694 19	7,703 88
do	1880	3,054 68	281,514 27	16,688 20	355 05
do	1881	69,042 76	336,707 53	4,721 62	.....
do	1882	193,158 36	433,084 39	29,567 15	.....
do	1883	172,959 95	416,826 10	14,249 60	.....
Totaux	.....	712,203 61	3 302,680 02	336,826 88	4,132,670 10

* Dépense non donnée.

N° 2.—*Fin.*

l'agrandissement des canaux du Canada, etc.—*Fin.*

non comprises.)

Canal Chambly.	Canal Saint-Pierre.	Levées hydrographiques, canal de la Baie Verte.	Canal Murray.	Canal Trent.	Canal Tay.	Total.
$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,173,921 47
643,711 76	88,949 39	.....	.....	.....	.....	16,028,840 23
.....	21,519 72	.....	.....	.....	.....	72,675 15
.....	70,719 80	.....	.....	.....	.....	126,953 20
.....	46,193 57	.....	.....	.....	.....	92,902 80
2,872 85	.....	.....	.....	.....	.....	98,020 10
1,906 40	.....	.....	.....	.....	.....	281,586 26
759 00	.....	4,877 83	.....	.....	.....	375,258 44
.....	.....	4,018 90	.....	.....	.....	1,237,818 96
2,415 00	20 97	443 00	.....	.....	.....	1,716,904 37
.....	11,125 00	110 75	.....	.....	.....	2,389,544 21
80 00	63,330 18	22 30	.....	.....	.....	4,131,396 60
.....	26,511 51	.....	.....	.....	.....	3,843,338 62
.....	107,337 75	.....	.....	.....	.....	3,064,098 61
.....	80,120 54	.....	.....	.....	.....	2,122,893 74
.....	69,434 76	520 00	.....	.....	.....	2,076,411 65
.....	484 00	.....	.....	.....	.....	1,586,038 46
.....	.....	.....	34,071 68	40,767 16	4,831 80	1,697,046 85
651,745 01	585,747 19	9,992 78	34,071 65	40,767 16	4,831 80	45,115,649 72

ANNEXE No 3.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 22 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur les travaux d'exploration, de construction, etc., se rattachant au chemin de fer canadien du Pacifique, exécutés jusqu'à ce jour.

Dans le tableau des distances que contenait ce dernier, je donnais 1,350 milles à la section centrale (de la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry). C'était, entre ces deux points, la distance qu'on avait d'abord calculée, *viâ* Yellow-Head-Pass. Les explorations par la voie de Kicking-Horse-Pass n'étaient pas alors assez avancées pour me faire croire qu'il fût possible de trouver une route dans cette direction; mais d'après les renseignements que j'ai recueillis depuis, je suis en mesure de dire qu'on a trouvé *viâ* Kicking-Horse-Pass, une route non-seulement praticable, mais d'une centaine de milles plus courte que l'autre, et je pense maintenant pouvoir réduire à 1,250 milles ou à peu près la longueur de la section centrale.

TABLEAU DES DISTANCES.

LIGNE-MÈRE.

Montréal à Port-Moody.

	Milles.
Montréal à Ottawa	120
Ottawa à Pembroke	165
Pembroke à Callander	120
Callander à Port-Arthur (autrefois Prince's-Arthur-Landing)	650
Port-Arthur à la Rivière-Rouge	433
Rivière-Rouge à Savona's-Ferry	1,250
Savona's-Ferry à Port-Moody	215
	2,893

Embranchements construits et en voie de construction :—

	Milles.
Embranchement d'Algoma	93
" de Pembina	65
" Colville-Landing	2
" Selkirk	20
" Stonewall	20
" du Sud-Ouest	164
" de Gretna	14
" d'Emerson	15
	393

La compagnie a acheté et exploité les embranchements suivants :—

	Milles.
Saint-Lin	13
Saint-Jérôme	14
Saint-Eustache	8
Aylmer	9
Brockville	46
Perth	12
	102

Résumé.

	Milles.
Ligne-mère	2,893
Embranchements construits et en voie de construction	393
Embranchements achetés	102
	3,388

LIGNE-MÈRE.

De Montréal à Ottawa, 120 *milles.*

Cette ligne formait autrefois la Division-Ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, et a été construite par la province de Québec qui en a eu la propriété. La compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique en a fait l'acquisition dans le cours de l'année dernière. Cette partie de la ligne est bien et solidement construite.

D'Ottawa à Pembroke, 105 *milles.*

Cette ligne faisait autrefois partie du chemin de fer Canada-Central, et la compagnie du Pacifique l'a achetée il y a deux ans. Elle est bien construite.

De Pembroke à Callander, 120 *milles.*

Autrefois désignée sous le nom de prolongement de chemin de fer Canada-Central, cette ligne avait été construite à l'aide d'une subvention fédérale de $12,000 par mille. Elle a été terminée dans ces derniers temps et elle est solidement construite. Elle appartient maintenant à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui l'exploite.

De Callander à Port-Arthur (ci-devant Prince-Arthur's-Landing), 650 *milles.*

Cette ligne est désignée sous le titre de " Section Est " dans le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, qui aux termes de ce même contrat s'est chargée de sa construction. Le tracé est définitivement établi. Les pentes n'ont pas plus de 53 pieds par mille et les courbes ont au minimum 8°, ce qui est beaucoup mieux qu'on ne le croyait.

Le terrassement et les ponts sont finis, et les rails posés sur une distance de quatre-vingt-dix milles à l'ouest de Callandar ; sur une autre distance de dix milles (jusqu'à la jonction de Sudbury), ces travaux sont très avancés. De la jonction de Sudbury, où l'embranchement d'Algoma quitte la ligne-mère, les travaux de construction sont pressés activement sur une autre distance de quinze milles, et les explorations du tracé entre ce pont et le Pic sont à peu près terminées.

Entre le Pic et Népigon (Rocher-Rouge), un nombreux personnel de travailleurs est à l'œuvre, et on a tout lieu de croire que l'hiver prochain verra l'exécution d'une bonne partie des gros ouvrages.

De Népigon à Port-Arthur, le terrassement et les ponts sont à peu près terminés ; il ne reste plus qu'à poser les rails sur toute la ligne. La voie est déjà très avancée, et les convois de construction la parcourent sur une distance d'environ trentre-cinq milles.

De Port-Arthur à la Rivière-Rouge, 433 milles.

Cette partie du chemin figure sous la désignation de "Section du Lac Supérieur" dans le contrat qui a été passé avec la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, et le gouvernement s'est chargé de la construire. Dès le commencement du mois de mai dernier, les travaux de construction étaient assez avancés pour que les convois réguliers de voyageurs et de marchandises pussent se rendre du lac Supérieur à Winnipeg. L'intérêt du pays exigeait que cette section fût immédiatement ouverte au trafic. En conséquence le gouvernement fit des arrangements avec la compagnie pour établir ce service sur toute la section ; et comme il paraissait essentiel que l'exploitation de la ligne et les travaux qui restaient à faire par les convois de construction fussent sous un seul et même contrôle, les entrepreneurs auxquels le gouvernement avait confié la sous-section comprise entre la Rivière-de-l'Aigle et le Portage-du-Rat furent, en vertu de certaines conditions auxquelles ils souscrivirent, dispensés du reste de leur contrat, la compagnie se chargea de terminer la section moyennant une certaine somme, et de compléter au prix du contrat les travaux laissés inachevés par les entrepreneurs du gouvernement. Ces arrangements faits, toute la section comprise entre Port-Arthur et la Rivière-Rouge passa sous le contrôle de la compagnie ; depuis, les travaux de construction ont été poussés activement, et par suite, l'état du chemin s'est amélioré tous les jours. Le trafic est conduit avec une grande régularité, et il est très considérable sous le double rapport des voyageurs et des marchandises. Je suis d'opinion que plus de 90 pour 100 du trafic entre le Canada-Est et le Nord-Ouest ont passé par cette route, et les avantages résultant de l'ouverture de cette section se sont fait sentir l'été dans toute la Confédération, spécialement au Manitoba et dans le Nord-Ouest.

La compagnie a exploité le chemin dans des conditions assez difficiles.

Il n'y avait qu'un seul dépôt de machines, et seulement quelques gares et logements de cantonniers. Le service de l'eau était incomplet ; il a fallu faire plusieurs remblais et en redresser d'autres qui s'étaient tassés. Il n'y a pas de doute que la plupart de ces difficultés, sinon toutes, n'existeront plus.

De la Rivière-Rouge à Savona's-Ferry (Kamloops), 1,250 milles.

Dans le contrat passé avec la compagnie du chemin de fer Canadien du Pacifique cette division du chemin est désignée "Section Centrale," et la compagnie la construit selon les termes de son engagement. Les travaux y ont été poussés avec une énergie dont on ne trouve peut-être pas d'exemple dans l'histoire de la construction des chemins de fer, et aussi grâce à la parfaite organisation établie par la compagnie avec la plus grande habileté.

Aujourd'hui les convois circulent sur un parcours de 881 milles à l'ouest de Winnipeg, jusqu'à 40 milles au-delà de Calgary. A l'ouest de ce point, le terrassement et les ponts sont presque terminés jusqu'au sommet de Kicking-Horse-Pass, dans les Montagnes Rocheuses, à environ 125 milles à l'ouest de Calgary, et on compte que les rails arriveront jusqu'à ce dernier point avant la fin de la présente saison.

A la date de mon dernier rapport annuel, les rails étaient posés et les convois y passaient sur une distance de 455 milles à l'ouest de Winnipeg. On croit que 510 autres milles seront établis avant l'hiver, ce qui portera à 965 milles la distance, à l'ouest de Winnipeg, traversée par des convois.

Sur cette partie du chemin les courbes sont faciles, et nulle part les pentes dépassent 40 pieds au mille, excepté sur les cinq milles de l'ouest où elles atteignent 75 pieds au mille. Un nombreux personnel d'ingénieurs a été employé, l'été dernier, entre Kicking-Horse-Pass et Savona's-Ferry (Kamloops), et on m'informe que les explorations préliminaires sont terminées vers l'ouest, depuis le sommet de Kicking-Horse-Pass jusqu'au bas de la pente rapide sur le penchant ouest de la chaîne de Selkirk. C'est sur cette partie du chemin qu'on rencontrera les pentes les plus raides, mais on dit qu'elles n'auront pas plus de 116 pieds au mille et qu'elles se trouveront toutes comprises sur une distance de 100 milles tout au plus, avantage très important sous tous les rapports. A partir de la seconde traverse de la rivière

Columbia, il est question de faire passer la ligne par Eagle-Pass, et de là sur la rive sud du lac Kamloops jusqu'à Savona's-Ferry ; mais jusqu'ici la compagnie n'a encore soumis à l'approbation du gouvernement aucun plan ou profil de la division des Montagnes-Rocheuses. J'ai déjà dit qu'en adoptant cette route on raccourcirait la section centrale d'une centaine de milles.

De Savona's-Ferry à Port-Moody, 215 *milles.*

Cette partie du chemin est désignée " Section Ouest " dans le contrat de la compagnie ; le gouvernement en a entrepris la construction. D'après cet arrangement, le terrassement, la construction des ponts et la pose des rails ont été adjugés en cinq contrats, savoir :—

De Savona's-Ferry à Spence's-Bridge,	42	milles,	D. O. Mills,	entrepreneur.
De Spence's-Bridge à Lytton . . .	29	"	"	"
De Lytton à Boston-Bar	29	"	"	"
De Boston-Bar à Emory's-Bar . . .	29	"	"	"
De Emory's-Bar à Port-Moody . .	86	"	A. Onderdonk,	"

De Savona's-Ferry à Spence's-Bridge.

Comme il paraissait probable que la compagnie pourrait juger à propos d'adopter une route au sud du lac Kamloops, un nouveau tracé fut fait, au cours de l'été dernier, sur une douzaine de milles à l'ouest de Savona's-Ferry, sur le bord sud de la rivière Thompson ; on a constaté que pour la construction il était aussi praticable que l'ancien tracé sur le côté nord, et de deux milles plus court.

L'entrepreneur fut informé qu'il pouvait, quand il le jugerait à propos, commencer les travaux sur le premier tracé, rive nord ; mais il déclara que, selon lui, il vaudrait mieux adopter le tracé de la rive sud, sur lequel il était également prêt à construire le chemin. Comme il n'y avait pas urgence de commencer la construction de ces douze milles, il préféra attendre qu'une décision fût prise au sujet du tracé, bien qu'il eut mis un nombreux corps d'ouvriers à l'œuvre sur cette partie de son contrat vers l'ouest ; par conséquent rien n'a été fait sur l'ancien tracé. La route au sud du lac Kamloops ayant été adoptée, j'ai, hier, informé l'entrepreneur qu'il pouvait continuer les travaux sur le bord sud de la rivière Thompson. De ce point (12 milles à l'ouest de Savona's Ferry) à Spence's Bridge, un très grand nombre de travailleurs furent employés tout l'été ; le terrassement est très avancé, et il sera, ainsi que les ponts, probablement terminé et prêt à recevoir les rails au mois de septembre prochain.

De Spence's-Bridge à Lytton.

Environ 95 pour 100 du terrassement sont faits sur cette section, et quelques-uns des ponts sont en voie de construction ; mais il y a bien peu de bois dans cette localité, et les ponts ne seront faits qu'au fur et à mesure que le bois sera apporté par les convois de construction.

De Lytton à Boston-Bar.

Un nombre considérable de journaliers et de charpentiers furent employés sur cette section pendant l'été. Sauf le pont de fer qui traverse la rivière Fraser, les constructions sont presque terminées, le terrassement achève, et on pense que dans quelques semaines les rails seront posés jusqu'au pont de la rivière Fraser. On est à faire la maçonnerie des culées et piles de ce dernier, et la pierre est tirée des carrières voisines en quantité presque suffisante pour le finir. La superstructure du pont a été expédiée d'Angleterre au mois de mai dernier, mais elle n'est pas encore arrivée à la Colombie-Britannique. Dans cette section les rails sont posés sur une distance d'environ seize milles, dont on est à faire le ballastage.

De Boston-Bar à Emory's-Bar.

Les travaux sont virtuellement finis sur cette section ; la voie est posée et ballastée d'un bout à l'autre, et il ne reste plus qu'à dresser un peu les tranchées et les

remblais. Le contrat a été fidèlement exécuté, je crois, et le chemin est solidement construit.

De Emory's-Bar à Port-Moody.

A Port-Moody le quai est construit, mais les ravages du taret ont été tels qu'il a fallu remplacer la façade en bois par des pilots à vis. Les gares sont bâties, mais le service de l'eau n'est pas encore établi.

Les ponts ne sont pas tout à fait terminés, mais le terrassement est assez avancé pour permettre d'y poser les rails sur toute la section ; c'est ce qui sera fait pendant la présente saison, et toute cette section sera finie pour le mois de juillet prochain. A l'heure qu'il est, les rails sont posés sur une distance de quarante milles.

Après l'exécution de ces contrats, il restera à construire des dépôts de locomotives, des gares et des logements pour les cantonniers.

On estime que, à pareille époque l'année prochaine, les rails seront posés sur toute la section ouest, de Savona's-Ferry à Port-Moody.

C'est un plaisir pour moi de dire que la compagnie du chemin de fer du Pacifique exécute ses travaux d'une manière qui ne laisse rien à désirer. Le chemin est en voie d'être construit très solidement. Les grands cours d'eau seront traversés par de très forts ponts en fer reposant sur des culées et piles de maçonnerie massive, et les petits sur la section de l'ouest par des ponceaux en pierre solide. Sur la section centrale, les cours d'eau sont pour la plupart traversés par des ponts de pilotis solidement construits.

Jusqu'ici les travaux ont été exécutés d'une manière strictement conforme aux conditions du contrat. Je puis le dire en toute connaissance de cause, car j'ai dans le cours des deux derniers mois inspecté toute la ligne à partir d'un point à l'est de Port-Arthur jusqu'à Port-Moody.

EMBRANCHEMENTS.

Embranchement d'Algoma—De la Jonction-Sudbury aux Moulins-d'Algoma.

Les travaux avancent rapidement sur cet embranchement ; le terrassement est fini et les rails sont posés sur une distance de cinquante-sept milles à partir des Moulins-d'Algoma ; le terrassement et la construction des ponts sont poussés avec activité sur le reste de la distance, et la compagnie a l'intention arrêtée de terminer et livrer cet embranchement au traffic dès l'ouverture de la navigation, au mois de mai prochain.

Embranchement de Pembina—d'Emerson à Saint-Boniface.

Cet embranchement a été construit par le gouvernement du Canada, et transféré à la compagnie le 1er mai 1881.

Embranchement de Colville-Landing—de Selkirk-Est à Colville-Landing.

Cet embranchement a été construit par le gouvernement du Canada et transféré à la compagnie le 1er mai 1881.

Embranchement de Selkirk—De Winnipeg à Selkirk-Ouest.

Cet embranchement a été terminé par la compagnie et est aujourd'hui en exploitation.

Embranchement de Stonewall—De Winnipeg à Stonewall.

Cet embranchement a été construit par le gouvernement du Canada, qui l'a transféré à la compagnie, celle-ci en payant les frais, selon les conditions du contrat.

Embranchement Sud-Ouest—De Winnipeg à la Montagne-de-Pembina.

La compagnie a construit et mis cette section en exploitation jusqu'à Manitoba-City, à 101 milles de Winnipeg ; à l'ouest de ce point les travaux de construction ne sont pas continués, mais on est à tracer la ligne.

Embranchement de Gretna—De la Jonction de la Montagne-de-Pembina à Gretna..

La compagnie a terminé la construction de cet embranchement en 1882, et elle l'exploite aujourd'hui. Gretna se trouve sur la frontière internationale, une vingtaine de milles à l'ouest d'Emerson.

Embranchement d'Emerson—De la Jonction de la Montagne-de-Pembina à Emerson.

La compagnie est à construire cet embranchement qui, on l'espère, sera terminé et livré au trafic avant la fin de la présente saison. Le pont qui traverse la rivière Rouge sur cet embranchement est construit par la ville d'Emerson, aide d'une subvention de $50,000 accordée par le gouvernement du Canada.

Embranchements de Saint-Lin, Saint-Jérome, Saint-Eustache et Aylmer.

La compagnie en a fait l'acquisition en achetant la division-ouest du chemin de fer Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, dont ils étaient des embranchements.

Embranchements de Brockville et Perth.

Ils faisaient partie du chemin de fer Canada-Central que la compagnie a acheté.

Matériel roulant.

Le matériel roulant appartenant au gouvernement du Canada et qui a servi à la construction du chemin du Pacifique, savoir :—

19 locomotives,
3 voitures à voyageurs,
1 wagon à bagage et fumoir,
397 wagons-plateformes,
2 wagons fermés,
1 excavateur à vapeur,
1 voiture d'équipe (*caboose*),
1 wagon-cambuse,

doit être transféré à la compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, moyennant un prix à être établi par des estimateurs qui seront chargés d'en estimer la valeur.

Pont de la rivière Fraser.

Ce pont a été fabriqué en Angleterre sous la surveillance de M. Joseph Tomlinson, un ingénieur du département qui possède une grande expérience dans la construction des ponts. Il a été expédié au mois de mai dernier, mais il n'est pas encore arrivé à la Colombie-Britannique.

Gares et logements de cantonniers.

M. John McDonald a passé contrat pour la construction de six gares entre Portage-du-Rat et Fort-William; quatre sont terminées, et les deux autres achèvent.

M. John Patterson a passé contrat pour construire entre Emory's-Bay et Savona's-Ferry, trois gares et douze logements de cantonniers; toutes ces constructions étaient terminées l'automne dernier, et depuis elles sont occupées par le personnel des ingénieurs.

Rails d'acier.

Les 8,800 tonnes de rails d'acier dont je mentionnais l'achat dans mon rapport de l'année dernière et qui devaient être livrées à Port-Moody, ont été reçues, sauf un chargement qui est maintenant en route.

Matériel roulant de la compagnie.

236 locomotives.
73 voitures à voyageurs, 1ère classe.
33 voitures à voyageurs, 2ème classe.
48 wagons-poste et à bagage.
20 wagons-réfectoires, wagons-lits, voitures-palais, etc.
4386 wagons-plateformes.
1735 wagons fermés.
126 voitures d'équipe, de solde, etc.
6 voitures-grues et à houille.
17 chasse-neige.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

ANNEXE No 4.

CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT EN EXPLOITATION.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET GÉRANT GÉNÉRAL,
OTTAWA, 15 octobre 1883.

	Milles.
Chemin de fer Intercolonial	840
do de l'Ile du Prince-Edouard	199
Embranchement de Windsor	32
	1,071

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous adresser les rapports et comptes qui se rattachent à l'exploitation des chemins de fer confiés à mes soins, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883, et qui couvrent comme l'année dernière une longueur totale de 1,071 milles.

L'exploitation de ces chemins de fer a donné des résultats qui, je l'espère, seront dans leur ensemble trouvés satisfaisants.

Ci-suit un état sommaire des recettes et des dépenses de chacun des chemins :—

Nom du chemin de fer.	Longueur en milles.	—	Montant.	Profits.	Pertes.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Chemin de fer Intercolonial....	840	Recettes	2,370,921 10		
		Dépenses	2,360,323 27	10,547 83	
Ch. de fer, Ile du P.-Edouard...	199	Recettes	146,170 42		
		Dépensés	252,808 41	.....	106,637 99
Embranchement de Windsor...	32	⅓ des recettes	24,113 89		
		Dépenses	23,103 93	1,009 96	
Longueur totale	1,071	.....	.....	11,557 79	106,637 99
					11,557 79
Perte	.....	.....	.....	.....	95,080 20
Moins déboursés à l'occasion d'un accident en 1880	.....	.....	.....	.....	9,941 45
		Perte nette	.....	.....	85,138 75

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

En examinant les comptes de l'exercice qui vient de finir, on verra que l'exploitation de l'Intercolonial accuse des résultats un peu plus favorables que ceux de l'année dernier. Aussi :—

Recettes nettes,	1882-83	$10,547 83
"	1881-82	9,605 18
	Augmentation	$ 942 65

Les officiers du chemin de fer ont été très heureux dans leurs efforts, car le volume du commerce a continué d'augmenter, ce qui indique un progrès notable dans le commerce. On observera que l'accroissement du trafic est beaucoup plus considérable que l'augmentation des recettes ; cela provient du fait que les marchandises

qui accusent un plus grand volume sont celles que le chemin de fer transporte aux bas prix établis par l'honorable ministre afin d'encourager les industries nationales.

Afin que l'honorable ministre puisse plus facilement se rendre compte de l'augmentation de trafic qui se produit d'année en année, je produits les relevés suivants :

Pour les quatre derniers exercices, les recettes ont été de :—

1879-80	$1,506,298 48
1880-81	1,760,393 92
1881-82	2,079,262 66
1882-83	2,370,921 10

Le transport du fret a été, en tonneaux, de :—

1879-80	561,924
1880-81	725,577
1881-82	838,956
1882-83	970,961

Le nombre de voyageurs a été :—

1879-80	581,483
1880-81	631,245
1881-82	779,994
1882-83	878,600

L'accroissement du tarif a été tel qu'il est devenu nécessaire, pour l'expédition des affaires du chemin, d'augmenter tous les ans le matériel roulant. Voici un relevé qui fait voir le matériel acheté au compte du capital jusqu'au 30 juin 1879, et ce qu'on y a ajouté chaque année subséquente :

Matériel roulant.

—	Locomotives.	Voitures à voyageurs. 1e classe.	2e classe.	Wagons-poste, à bagage, etc.	Fourgons des conducteurs	Wagons fermés et à bestiaux.	Wagons-plateformes.	Wagons à houille, capac. en ton'x.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	*Flangers* *	—
	No	No.	No.	No.	No.	No.	No.	Ton'x.	No.	No.	No.	
Total, 30 juin 1879	100	46	34	33	34	1,162	1,028	4,500	27	9	4	
Ajouté en 1879-80	.....	.....	2	.....	2	.....	18	.....	.....	.....	.....	
do 1880-81	12	2	2	.....	3	68	72	.....	1	.....	12 2	Convertis en wag. fermés. " plateformes
do 1881-82	3	3	3	2	6	249	43	6,500	.....	.....	.....	
do 1882-83	20	1	10	.....	6	20	210	8,200	.....	.....	.....	
Total	135	52	51	35	51	1,499	1,371	19,200	28	9	18	

La liste du matériel roulant préparée par le mécanicien-chef accuse un plus grand nombre de locomotives qu'il n'en figure dans ce tableau. Quelques-unes, plus grandes, ont été achetées tous les ans aux frais du revenu affecté à l'entretien ; tandis que, eu égard à l'accroissement du trafic, les locomotives anciennes et plus petites, que les nouvelles devaient remplacer, n'ont été ni vendues ni biffées de la liste, mais ont continué à servir.

* Le *flanger* est un appareil d'invention américaine qui se pose en avant des roues des locomotives ou des wagons, dans le but de nettoyer le dessus et l'intérieur des rails de la neige ou de la glace qu peuvent y adhérer. Cet appareil est posé à demeure sur un wagon qui prend alors le nom de *flanger* La chose n'existant pas en Europe, il n'y a pas de mot correspondant en français.—*Note du traducteur*

On verra par les rapports du surintendant en chef, du mécanicien-chef et de l'ingénieur, que la voie et le matériel roulant ont été bien entretenus, et que plusieurs améliorations et prolongements ont été faits sur toute la ligne. Ces travaux ont été portés au compte de l'exploitation, car ils n'entrent certainement pas dans les frais de l'entretien ordinaire.

Les améliorations apportées à la tête de ligne, à Halifax, ont puissamment facilité l'expédition du trafic maritime, et les armateurs en font les plus grands éloges.

La rigueur du dernier hiver et la quantité extraordinaire de neige qui est tombée dans l'ouest ont sérieusement nui à l'échange du trafic avec le Grand-Tronc à la Jonction-de-la-Chaudière. Il a été impossible à ce dernier chemin de fer de suffire alors aux besoins du commerce: les marchandises venues de l'est par l'Intercolonial s'accumulaient à la Chaudière, tandis que celles venant de l'ouest prenaient un temps considérable à y arriver. Cet état de choses a créé beaucoup de mécontentement parmi les expéditeurs et a eu pour résultat de détourner du chemin Intercolonial un fort volume de marchandises, à destination de l'est, qui est parvenu aux provinces maritimes par les lignes américaines *vid* Boston et Portland. Ceci a nécessairement été très préjudiciable à l'Intercolonial, mais je suis heureux de dire qu'au commencement de l'été nos officiers et ceux de la compagnie du Grand-Tronc ont réussi à ramener le trafic.

Il m'est inutile d'entrer dans les détails de l'exploitation du chemin de fer Intercolonial, car on peut trouver tous les renseignements nécessaires dans les rapports du surintendant en chef, de l'ingénieur en chef et du mécanicien-chef, ainsi que par les comptes qui accompagnent le présent rapport.

COMPTE DU CAPITAL.

Prolongement d'Halifax.

Le grand quai avec son vaste entrepôt, le quai à charbon avec sa voie élevée pourvue de plans inclinés et d'un hangar, l'élévateur avec son long conduit, sont terminés; de chaque côté des quais on a établi une grande profondeur d'eau en draguant et en faisant sauter par la poudre de nombreux amas de roches, et on croit que les facilités qu'offre maintenant le port d'Halifax à la navigation sont égales, sinon supérieures, à celles des ports américains qui nous font la concurrence: la chose a été admise par les agents de quelques-unes des compagnies de steamers qui fréquentent le port d'Halifax. L'élévateur n'a pas été terminé assez à temps pour être utilisé, un chargement de grain y a passé, mais quelque temps seulement avant l'ouverture du port de Montréal. Maintenant qu'il est fini et qu'il fonctionne bien, le grain pourra être facilement expédié l'hiver prochain.

La ligne-mère construite le long du côté ouest du terrain de Richmond, et le prolongement d'une double voie jusqu'à la rue North, ont considérablement facilité le mouvement du trafic et ajouté à la sûreté des convois, attendu que le service du garage n'est plus gêné par les convois qui arrivent ou qui partent.

Améliorations à Saint-Jean.

Ces améliorations et agrandissements sont poussés avec énergie. Un hangar en briques pour le fret, un hangar aux farines et un entrepôt de douane ont été construits. Les marchands et les officiers du chemin de fer apprécient l'utilité de ces constructions, qui permettent d'expédier les affaires plus promptement et avec plus de méthode qu'auparavant. La cour a été nivelée, on a reposé les rails, et le terrain est maintenant drainé pour un égoût en briques.

Embranchement de Saint-Charles.

La construction de cet embranchement, couvrant le terrassement, les ponts, la pose des rails, etc., a été entreprise par M. M. J. Hogan, et celle des coffrages devant la ville de Lévis par M. Lachance. Les travaux couverts par le contrat de M. Hogan

ont été exécutés durant le dernier exercice, mais au 30 juin il en restait encore beaucoup à faire. M. Lachance a terminé les coffrages l'hiver dernier, mais les rails n'y sont pas encore tous posés.

Matériel roulant.

Durant le dernier exercice, on a fait l'acquisition du matériel suivant au compte du capital :—

20 locomotives:
1 voiture de 1re classe.
10 voitures de 2e classe.
20 wagons fermés.
210 wagons-plateformes.
410 wagons-gondoles.
6 fourgons.

Ainsi que je l'ai déjà dit, il aurait été impossible de répondre aux besoins du trafic sans cette augmentation de matériel.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Les rapports du surintendant et du mécanicien-chef, que je vous transmets avec celui-ci, rendent pleinement compte des opérations de l'année ; et comme ils donnent, avec les comptes ci-joints, tous les renseignements possibles sur le mouvement du trafic, aussi que sur la condition du chemin et du matériel roulant, il m'est inutile de faire de bien longs commentaires. Toutefois, comme les frais d'exploitation accusent une notable augmentation sur ceux de l'exercice précédent, je crois devoir en donner l'explication. Je ferai donc observer que dans les comptes de l'exercice qui nous occupe figure une somme de $9,941.45 pour déboursés en rapport avec un accident arrivé en 1880. J'ajouterai que deux nouvelles locomotives ont été ajoutées au matériel roulant et qu'elles ont coûté $24,198.22, que le renouvellement des traverses a été très considérable et qu'il a fallu en poser 113,423 nouvelles, que plusieurs bâtiments ont été construits, et qu'on a établi un grand puits avec machine et pompe stationnaires. L'exécution de tous ces travaux est entrée dans les frais d'exploitation, et comme il ne sera pas nécessaire de renouveler plusieurs de ces travaux d'ici à quelque temps, il est très probable que les dépenses des prochains exercices ne seront pas aussi considérables.

C'est un plaisir pour moi de faire observer que les locomotives traînent maintenant des convois plus nombreux qu'autrefois; ceci démontre que les locomotives nouvelles ajoutées aux frais du capital et celles qui ont été achetées au compte de l'entretien sont excellentes et bien entretenues.

Compte du capital.

Ont été ajoutés au matériel roulant durant le dernier exercice :—

2 locomotives.
25 wagons fermés.
25 wagons-plateformes.

Cette augmentation de matériel roulant a été nécessitée par la grande activité des affaires qui a régné pendant deux mois de l'automne, immédiatement avant la clôture de la navigation ; il a été impossible de donner satisfaction aux expéditeurs durant cette courte période, et quand arrivait le temps d'exporter les produits du sol les wagons de transport étaient en si grande demande qu'on ne pouvait y faire droit avec le matériel roulant disponible.

Au mois de mai dernier M. L. B. Archibald s'est démis de sa charge de surintendant de ce chemin pour accepter un emploi sur le chemin de fer canadien du Pacifique, et il a été remplacé par M. James Coleman, qui est immédiatement entré en fonctions.

Embranchement de Windsor.

Les rapports du surintendant en chef et de l'ingénieur en chef de l'Intercolonial, transmis avec celui-ci, font pleinement connaître la condition de cette ligne, qui a été fort bien entretenue. Nombre d'améliorations et de prolongements ont été faits, et on

a remplacé quelques-uns des vieux rails de fer par des rails d'acier. Nonobstant tous ces travaux, je suis heureux de dire qu'un tiers des recettes brutes remises au gouvernement a couvert les frais d'entretien, lesquels, par conséquent, ne sont pas retombés sur l'Etat.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef et gérant général.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 12 octobre 1883.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,
Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer de l'Etat,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur le service du chemin de fer Intercolonial pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

J'y annexe les rapports du mécanicien et de l'ingénieur en chef, ainsi que les relevés suivants préparés par le comptable :

N° 1. Compte du capital.
" 2. Compte du revenu.
" 3. Frais de traction (relevé n° 1).
" 4. Dépenses pour voitures et wagons (relevé n° 2).
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art (relevé n° 3.)
" 6. Dépenses des stations (" " 4.)
" 7. Frais généraux. (" " 5.)
" 8. Compte des approvisionnements.
" 9. Bilan général.
" 10. Etat comparatif des moyennes.

La longueur du chemin de fer en exploitation est de 840 milles.

COMPTE DU CAPITAL.

Au 30 juin 1882, le coût total du chemin et de son équipement s'élevait à $39,560,021.23.

Les dépenses faites durant l'année se décomposent comme suit:—

Pour le prolongement d'Halifax	$ 257,824	73
" améliorations à Saint-Jean	201,312	18
" réparations et améliorations à la ligne de la Rivière-du-Loup	6,805	86
" achèvement de l'Intercolonial	40,123	59
" matériel roulant additionnel	628,244	39
" embranchement de Saint-Charles	482,197	09
" embranchement de Dartmouth	124	12
	$1,616,632	96

Ce qui porte le coût total, au 30 juin 1883, à $41,176, 654.19.

A Halifax, le quai et l'entrepôt servant aux transatlantiques ont été agrandis de moitié; un autre grand quai et un magasin servant à l'expédition et à l'emmagasinage de la houille ont été construits; un élévateur des plus parfaits et d'une capacité

de cent cinquante mille (150,000) boisseaux a été installé, et on a confectionné une nouvelle voie entre Halifax et la gare de Richmond.

D'importantes améliorations ont été faites à Saint-Jean. Le terrain du chemin de fer n'étant pas assez grand pour les besoins du trafic, on y a adjoint une pièce très vaste ; les rails et les constructions ont été disposés autrement ; on a construit trois grands entrepôts en briques ; on a aussi construit sur le quai une voie sur chevalets et un grand hangar pour l'emmagasinage et l'expédition de la houille.

A la Rivière-du-Loup, la gare a été démolie et reconstruite d'après un plan amélioré.

Les sommes portées au compte de l'achèvement de l'Intercolonial consistent en paiements d'anciennes réclamations se rattachant à la construction de la ligne entre la Rivière-du-Loup et Truro, et en frais judiciaires et autres occasionnés par leur liquidation. L'accroissement considérable du trafic ayant nécessité une augmentation du matériel, cette dernière a été faite à même les crédits votés par le parlement à cet effet.

La construction d'un embranchement entre la gare de Saint-Charles sur l'Intercolonial et la Pointe-Lévis, distance d'environ treize milles, a été commencée et continuée durant le dernier exercice. Elle est faite à moitié et elle sera probablement terminée au cours du présent exercice.

COMPTE DU REVENU.

Ce compte accuse un excédant de recettes sur les dépenses, les recettes nettes dépassant un peu celles de l'année dernière.

Les recettes brutes de l'année ont été de	$2,370,921 10
Et les frais d'exploitation de	2,360,373 27
Recettes nettes	$ 10,547 83

Voici quelles ont été les recettes nettes de chacune des trois dernières années :

		Recettes nettes.
1880-81—Recettes brutes	$1,760,393 92	
Dépenses	1,759,851 27	
		$ 542 65
1881-82—Recettes brutes	2,079,262 66	
Dépenses	2,069,657 48	
		9,605 18
1882-83—Recettes brutes	2,370,921 10	
Dépenses	2,360,373 27	
		10,547 83
Total des recettes nettes en trois ans		$20,695 66

Il y a eu une forte augmentation dans les recettes brutes l'année dernière. Voici quelles ont été les recettes brutes des huit dernières années :

	Recettes brutes.	Augmentation.
1879-80	$1,506,298 48	
1880-81	1,760,393 92	$254,095 44
1881-82	2,079,262 66	318,868 74
1882-83	2,370,921 10	291,658 44
Augmentation en trois ans		$864,622 62

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit, comparées à celle des années dernières :—

	Recettes par mille de chemin de fer.	Augmentation
1878 79	$1,812 46	
1879-80	1,825 81	$ 13 35

	Recettes par mille de chemin de fer.	Augmentation.
1880-81	2,095 70	269 89
1881-82	2,475 31	379 61
1882-83	2,822 52	347 21

Suit un relevé comparatif de quelques-uns des principaux articles voiturés durant les deux dernières années :—

	1881-82.	1882-83.	Augmentation	Diminution.
Barils et farine	692,095	983,916	291,821	.....
Boisseaux de céréales	560,253	1,195,601	635,348	.....
Bois de service, pieds	78,356,418	104,633,417	26,276,999	.....
Bestiaux, têtes	73,479	68,338	.....	5,141
Autres articles, tonneaux.	647,561	704,608	57,047	.....

Le tableau suivant fait voir les quantités des différents articles qui précèdent voiturés dans le cours des quatre dernières années :—

	1879-80.	1880-81.	1881-82.	1882-83.
Barils de farine	525,248	672,310	692,095	983,916
Boisseaux de céréales	324,021	565,678	560,253	1,195,601
Bois de service, pieds	55,462,654	72,841,388	78,356,418	104,633,417
Têtes de bétail	70,990	61,574	73,479	68,338
Autres articles, tonneaux.	422,256	544,354	647,561	704,608

La quantité de houille expédiée aux provinces d'en haut a été de plus de 51,000 tonneaux, soit une augmentation de 7,000 tonneaux sur l'année dernière.

On observera une augmentation très considérable dans le mouvement du bois, des céréales et de la farine. Chose digne de remarque : la quantité de bois expédiée a doublé depuis l'année 1879-80, celle de la farine est presque double de ce qu'elle a été cette année-là, et celle des céréales a plus que triplé. La diminution que l'on constate dans le mouvement des bestiaux provient de ce que l'hiver dernier il en a été très peu envoyé directement des provinces d'en haut à Halifax pour être expédié en Europe.

Comme d'habitude, les paquebots-poste anglais ont débarqué les malles et les passagers à Rimouski en été, et le service d'aviso de la malle, fait à l'entreprise, a donné satisfaction. Ils ont aussi débarqué les malles, les passagers et le fret à Halifax en hiver, et les améliorations faites aux quais et entrepôts de ce dernier port nous ont permis d'exécuter ce service avec une plus grande promptitude.

Les steamers de la ligne Dominion et d'autres lignes ont arrêté plus ou moins régulièrement, débarqué et reçu du fret transporté par le chemin de fer, et les opérations maritimes ont continué à donner une augmentation considérable. Vous apprendrez sans doute avec plaisir que les propriétaires des navires à vapeur qui fréquentent le port d'Halifax se sont déclarés enchantés des améliorations qu'on y a faites. Un chargement de grain a été fait à l'aide de l'élévateur, qui a fonctionné bien et rapidement.

Le mouvement des voyageurs a beaucoup augmenté. En 1882-83 le nombre en a été de..... 878,600
Tandis qu'en 1881-82 il avait été de..... 779,994

Augmentation..... 98,606

Ainsi qu'on s'y attendait, le nombre des touristes continue d'augmenter.

Celui des immigrants débarqués à Halifax a été plus grand que les années dernières.

DÉPENSES.

Les frais d'exploitation ont été cette année de $2,360,373.27.

Le service des locomotives et des wagons a été beaucoup plus considérable que l'année dernière.

Parcours des locomotives :—

	Milles.
En 1882-83	4,406,189
En 1881-82	3,900,850
Augmentation	505,339

Parcours des convois :—

	Milles.
En 1882-83	3,615,192
En 1881-82	3,195,566
Augmentation	419,626

Parcours des wagons :—

	Milles.
En 1882-83	41,526,553
En 1881-82	37,489,376
Augmentation	4,037,177

Mouvement des marchandises, tonnage brut :—

	Tonneaux.
En 1882-83	970,961
En 1881-82	838,956
Augmentation	113,379

	Cents.
Frais d'exploitation par mille parcouru par les locomotives	53·57
" " " par les trains	65·29

Les réparations nécessaires ont été faites à la voie et aux bâtiments, et tous les ouvrages se rattachant au chemin de fer ont été bien entretenus.

Des rails neufs et 256,203 traverses neuves ont été posés sur 31 milles de la voie principale. On a aussi fait du ballastage où il en fallait.

Dix milles de voies d'évitement nouvelles ont été construites en différents endroits de la ligne.

Les réparations nécessaires ont été faites aux clôtures, et on en a construit de nouvelles sur 112 milles ; on a aussi confectionné de nouvelles clôtures-paraneige sur 8½ milles, et 3,500 pieds linéaires de hangars-paraneige ont été reconstruits.

Les bâtiments sur tout le parcours de la ligne ont subi les réparations nécessaires. Six nouvelles gares et cinq nouveaux hangars à fret ont été construits, outre d'autres bâtiments.

Des réparations et agrandissements considérables ont été faits à plusieurs gares et hangars à fret.

Un grand quai a été construit à Dorchester.

Des sémaphores ont été établis à vingt-quatre stations.

Plusieurs nouveaux chateaux d'eau ont été construits, et on a consacré une somme considérable à l'amélioration du service de l'eau.

Un solide pont en acier, avec culées en maçonnerie, a été construit sur la rivière Laplanche.

Les frais de toutes ces réparations et améliorations, ainsi que d'autres dont je n'ai pas parlé en détail, ont été portés au compte des frais d'exploitation.

Le matériel roulant a reçu les réparations nécessaires, et il est en ordre.

On a fait l'acquisition de dix nouvelles locomotives pour racheter la dépréciation du matériel par le service, et le prix d'achat a été porté au compte des frais d'exploitation.

Dix des plus vieilles et plus petites locomotives, remplacées de cette manière, ont été vendues.

Cent quarante-neuf wagons ont été vendus et remplacés aux frais du compte d'exploitation.

Approvisionnements.

La valeur des approvisionnements achetés était de...	$1,088,764 87
Des approvisionnements distribués.....	1,140,641 66
Vieux matériaux vendus.....	121,637 98

La valeur des approvisionnements en magasin, à la fin de l'exercice, était :—

Approvisionnements ordinaires, y compris le combustible.....	$394,951 07
Rails de fer et d'acier.....	125,239 41
Vieux matériaux à vendre.....	47,548 79
Total.....	567,739 27

Les frais encourus pour débarrasser la voie de la neige et de la glace forment tous les ans un item très considérable dans ceux de l'exploitation.

En 1882-83 ils ont été de.....	$33,974 20
Frais de réparations des chasse-neige et flangers.....	12,588 69
Frais de construction et de réparation de hangars para-neige.....	11,419 59
Frais de construction et de réparation de clôtures para-neige.....	7,309 56
Total	$65,292 04

Cette somme ne comprend pas les déboursés encourus pour réparer les locomotives avariées en déblayant la voie.

Les chasse-neige ont parcouru 42,169 milles l'hiver dernier, soit à peu près 10,000 milles de plus que l'hiver précédent.

Bien que l'hiver de 1882-83 ait été rigoureux, les convois n'ont guère été retardés par les mauvais temps.

M. James Coleman ayant été promu au poste de surintendant du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, les promotions suivantes ont été faites sur le chemin de fer Intercolonial : M. Joseph J. Wallace, nommé surintendant du district d'Halifax et Saint-Jean en remplacement de M. Coleman, et M. J. R. Bruce nommé auditeur du trafic en remplacement de M. Wallace.

Ces changements furent faits le 12 mai 1883.

Dans la nuit de 10 février 1883, les bureaux généraux de Moncton furent accidentellement détruits par un incendie.

La perte de cet édifice a causé des inconvénients considérables.

On est actuellement à en construire un plus grand pour le remplacer.

Il me fait plaisir de dire qu'en général les officiers et employés du chemin ont rempli leurs fonctions d'une manière satisfaisante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N. B., 1er septembre 883

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le service de mon département pendant l'exercice expiré le 30 juin 1883.

VOIE.

La longueur de la ligne-mère et des embranchements est la même que l année dernière, 840 milles. Les rails sont posés sur toute la longueur de l'embranchement de Saint-Charles, mais il reste encore beaucoup de terrassement et de ballastage à faire avant qu'il puisse être livré à l'exploitation.

Sur l'embranchement de Shédiac tous les rails de fer ont été remplacés par des rails d'acier. De même sur celui de Pictou, sauf un espace de 2 milles. Sur 31½ milles de la ligne-mère, les vieux rails d'acier ont été enlevés et remplacés par des rails neufs du même métal, pesant 67 livres à la verge. Ces rails ont été posés avec des éclisses à rebords.

TRAVERSES.

Dans le cours de l'exercice, il a été posé 256,203 traverses sur la voie.

BALLASTAGE.

Indépendamment du ballastage fait sur l'embranchement de Saint-Charles, dans la cour de Saint-Jean, sur la nouvelle ligne-mère, et sur les voies d'évitement à Halifax, chaque chef d'équipe a, durant la saison des travaux, employé un convoi et une escouade d'ouvriers à ballaster sa division.

VOIES D'ÉVITEMENT.

De nouvelles voies d'évitement formant une longueur de 42,766 pieds, ou huit milles environ, ont été construites.

Dans la cour de Moncton, plusieurs des voies d'évitement ont été, à grands frais, prolongées et disposées différemment, pour faciliter le garage et la formation des convois.

SIGNAUX SÉMAPHORES.

De nouveaux signaux de sémaphores ont été établies aux stations suivantes: Bedford, Milford, Truro, Belmont, Debert, Tolly-Lake, Westchester, Moncton, Canaan, Weldford, Rogersville, Beaver-Brook, station et château d'eau de Bartibogue, station et château d'eau de Red-Pine, château d'eau de Bathurst, Petite-Roche, Belledune, New-Mills, Charlo, Sayabec, Cedar-Hall et Ile-Verte; des sémaphores indicateurs de distance ont été placés à New-Glasgow, sur l'ancienne ligne-mère, et à Richmond sur la nouvelle. L'établissement de ce service a coûté environ $10,000.

ABRIS ET CLOTURES PARANEIGE.

On a refait 3,500 pieds d'abris contre la neige. Coût, $7,000.

On a construit des clôtures paraneige sur une distance de 8½ milles. Coût, $11,000.

Indépendamment des réparations ordinaires faites aux clôtures, il a été construit 106 milles de clôtures en fil de fer barbelé, et 6¼ milles de clôtures en perches. Coût, environ $32,000.

En construisant les clôtures cette année, on a placé les poteaux à 12 pieds de distance, au lieu de 16½ comme autrefois, et on a remplacé le fil supérieur par un rail de 5 x 1½ pouces.

Cela fait une clôture bien meilleure et plus solide, mais beaucoup plus dispendieuse.

PLAQUES TOURNANTES.

Dans la nouvelle disposition de la cour de Moncton, une nouvelle plaque tournante en fer de 30 pieds a été placée en arrière de l'atelier des machines pour remplacer l'ancienne plaque en bois qui se trouvait près du centre de la cour, et qu'il a fallu enlever afin de faire place à de nouvelles voies d'évitement.

QUAIS, ETC.

Le quai à charbon établi à la nouvelle tête de ligne en eau profonde, Halifax, et dont il était question dans mon rapport de l'année dernière, est terminée.

Le vieux quai à charbon de Dorchester a été complètement reconstruit et allongé de 300 pieds sur 32 de large. Coût, $8,648.58.

Les quais de Richmond, Pictou-Landing et Pointe-du-Chêne ont subi d'importantes réparations. Il faudra, dans le cours du présent exercice, faire des déboursés considérables pour le quai en coffrage à Richmond.

La voie à charbon sur chevalets établie sur ce quai aura besoin d'être refaite à neuf.

10—2

BATIMENTS ET PLATE-FORMES.

L'élévateur à grain, d'une capacité de 150,000, boisseaux dont je parlais dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé et fonctionne très bien.

De nouvelles plates formes ont été construites à la Jonction de Windsor, à Shubénacadie, Brookfield, Stellarton, Thompson, Oxford, Rivière-Philippe et Spring-Hill.

Un hangar à charbon, de 300 pieds de long sur 50 de large, avec abord incliné sur chevalets, de 700 pieds de long, a été construit à Richmond.

Une nouvelle gare a été construite à la Jonction de Windsor; elle a coûté $3,000.

De nouvelles gares ont été établies à Debert, Minas-Est et Spring-Hill.

Cette dernière est une gare de première classe et coûte $4,200.

Les gares de Wentworth et Greenville ont été agrandies et améliorées; elles ont coûté $800 chacune. Un nouveau dépôt de marchandises a aussi été construit à Greenville.

Les gares de Shubénacadie et de la Rivière-Philippe ont été recouvertes en bardeaux, et des réparations nécessaires ont été faites à plusieurs des gares entre Halifax et Amherst.

De nouvelles gares ont été établies à Bloomfield et à la Ferme Modèle. La gare de Bloomfield est beaucoup plus grande que l'ancienne, qui avait été détruite par un incendie.

Les hangars à charbon construits à la tête de ligne en eau profonde, Saint-Jean, et dont dont je parlais dans mon rapport de l'année dernière, ont été terminés et servent depuis six mois.

L'entrepôt en briques, etc., dans la cour de Saint-Jean, et dont il était question dans mon rapport de l'année dernière, sont terminés et occupés depuis le mois de janvier dernier.

On a fait la plus grande partie du terrassement pour disposer les rails autrement dans la cour, et on est à construire une nouvelle gare en briques.

Le bâtiment a 114 pieds de long sur 88 de large et trois étages, et en arrière le hangar aux convois a 500 pieds de long sur 82 de large, avec, à chaque extrémité, des salles aux bagages de 100 pieds sur 15.

De nouvelles plateformes ont été construites à Dorchester, Painsec, Salisbury, Rivière-Pallet, Petitcodiac, Hayward, Penobsquis, Bloomfield, Norton, Namvigewauk, la Ferme Modèle et Saint-Jean.

Des réparations considérables ont été faites aux stations suivantes: Painsec, Moncton, Shédiac, Anagance, Penobsquis, Sussex et Passekeag.

Un nouvel atelier de chaudières, 106 x 36 pieds, et un nouveau dépôt d'huile, 48 x 30 pieds, ont été construits à Moncton.

A l'extrémité ouest de la cour de Moncton, une vieille maison a été complètement remise à neuf pour servir de logement au gardien de nuit.

Un plancher neuf et des cendriers en briques ont été posés dans la remise des locomotives à Saint-Jean.

D'importantes améliorations ont été faites aux planchers et cendriers de la remise et de l'atelier des locomotives à Moncton.

La gare de Petite-Roche a été agrandie de 17 pieds sur 30.

De nouveaux dépôts de marchandises, chacun de 60 pieds de long sur 25 de large, ont été établis à Rogersville, Petite-Roche, New-Mills et la Rivière-Jacquet.

A Campbelltown, le dépôt de marchandises a été allongé de 60 pieds.

Un hangar à charbon, élevé de 500 pieds de long sur 25 de large, avec abord sur chevalets, 800 pieds de long, a été construit à Campbelltown, ainsi qu'un élévateur à l'extrémité de l'abord.

De nouvelles plateformes de chargement, de 60 à 210 pieds de long, ont été construites à Coal-Branch, Adamsville, Rogersville, à la Jonction de Chatham, Newcastle, Bartibogue et Rivière-Jacquet.

Des réparations considérables ont été faites à la voie à charbon sur chevalets, à Newcastle, ainsi qu'à la remise aux locomotives de Sainte-Flavie.

Les poutres en fer de cette dernière ont été râclées et peinturées.

On a construit un nouveau château d'eau à Bathurst.

Les toitures des gares de Berry-Mills, de la Rivière-Barnaby, de Newcastle et de Bathurst ont été recouvertes en bardeaux.

On a mis de la sciure entre les murs extérieurs des gares de Sainte-Flavie et de Saint-Siméon. La dernière a été peinturée.

A la Rivière-du Loup, la vieille gare en briques a été reconstruite et agrandie.

A Saint-Alexandre, le dépôt de marchandises a été converti en gare, pour remplacer provisoirement le bâtiment de brique détruit par le feu.

On est à construire une nouvelle gare en cet endroit.

Des ateliers d'outillage ont été construits à la Rivière-Ouelle et à Trois-Saumons.

A la Jonction de la Chaudière on a couvert une partie de la plate-forme, pour mettre le bagage à l'abri du mauvais temps.

A la Chaudière et à la Rivière-du-Loup les voies à charbon sur chevalets ont été clôturées, et on a pris des mesures pour emmagasiner une grande quantité de charbon.

PONTS EN FER.

A Halifax, le pont en fer qui continue la rue Water au-dessus du chemin de fer a été exhaussé de 3½ pieds, afin de donner la hauteur voulue par la loi, et élargi de 13 pieds pour permettre d'y poser une double voie.

A la rivière La Planche, près Amherst, l'aboiteau en bois a été remplacé par un pont en acier de 80 pieds de travée, avec culées en pierre de taille. Deux travées en fer de 16 pieds chacune ont été construites entre Dorchester et Memramcook.

Un nouveau pont en fer, avec une travée de 80 pieds au centre et deux de 21 pieds chacune aux côtés, a été construit près de Quispamsis.

Une travée en fer de 18 pieds a été construite près de Trois-Pistoles.

Des tabliers nouveau modèle ont été mis aux ponts suivants: Millstream, Gondola-Point, Trois-Pistoles, L'Islet, Sainte-Anne, Saint-Thomas-Sud, Boyer et Etchemin.

Deux escouades de peintres et une escouade de riveurs ont été employées, durant presque toute la saison des travaux, sur les ponts en fer au nord de Moncton.

BARRIÈRES A BESTIAUX ET PONCEAUX.

Cinquante-six barrières à bestiaux (en bois) ont été remises à neuf sur différentes parties de la ligne.

Une escouade de maçons a été employée, pendant trois mois, à réparer le vieux ponceau.

Le jointoiement et les réparations nécessaires ont été faits à la maçonnerie des ponts sur toute la ligne.

SERVICE D'EAU.

Le trafic qui passe sur le chemin de fer est maintenant si considérable et les convois se succèdent si rapidement que plusieurs des anciens réservoirs ne contiennent pas assez d'eau pour en fournir au grand nombre de locomotives qui arrêtent pour en prendre.

Sur la division entre Moncton et Campbellton surtout, la lacune a été si grande pendant quelques semaines de l'hiver dernier, qu'il a fallu installer provisoirement trois grands réservoirs: un à la rivière Bouctouche, un à Bathurst et un à Charlo.

De nouveaux réservoirs ont été pareillement installés à Emsdale, Greenville, Saint-Simon et l'Isle-Verte.

On se propose de placer cette année, entre Moncton et Campbellton, quatre grands réservoirs additionnels, d'une capacité de 20,000 à 50,000 gallons chacun, et munis des pompes à vapeur de Knowle; et deux autres de la même capacité, entre Sainte-Flavie et Hadlow.

Sur toute la ligne, la voie est en bon ordre.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,

M. D. POTTINGER, Surintendant en chef, Moncton, N.-B.

P. S ARCHIBALD, *Ingénieur en chef.*

10—2½

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF, MONCTON, N.-B.,
22 octobre 1882.

CHER MONSIEUR.—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés qui suivent au sujet des opérations du département des machines, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

A. Nombre de locomotives et wagons de différentes classes.

B. Etat du parcours fait par les locomotives et par les wagons, et moyenne du nombre de wagons à voyageurs et à fret qui ont circulé sur la ligne par mille de parcours fait par les locomotives.

C. Relevé du service des locomotives.

D. Etat comparatif des frais de traction par mois.

E. Etat général de la dépense du département des machines.

Pendant l'année, quatre nouvelles locomotives ont été achetées au compte des frais d'exploitation.

Soixante quinze wagons-bascules ont été condamnés et biffés du registre.

Il a été construit au compte des frais d'exploitation deux locomotives, deux wagons de seconde classe, soixante-dix wagons fermés et plate-formes et deux wagons-gondoles, pour remplacer ceux qui avaient été condamnés, et vingt-cinq wagons-gondoles pour remplacer les soixante-quinze wagons-bascules.

Dix des plus vieilles locomotives qui avaient été remplacées par des neuves ont été vendues cette année.

Vingt locomotives, un wagon de première classe, dix de seconde, vingt wagons à fret fermés, dix wagons plate-formes, quatre cent dix gondoles, et dix fourgons, ont été reçus sur ce chemin, au compte du capital.

Le matériel roulant est en bonne condition.

J'ai l'honneur d'être, monsieur, votre obéissant serviteur,

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial.

H. A. WHITNEY,
Mécanicien-chef.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT indiquant le nombre des locomotives et wagons de différentes classes le 1er juillet 1882 et le 30 juin 1883.

Détails.	Locomotives.	Wagons de différentes classes.														
		1re classe.	2e classe.	Wag.-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Fermés.	A bestiaux.	Plateformes—10, 15 et 20 tonnes.	Wagons-bascules — 5 tonnes.	Gondoles—20 tonnes.	Total.	Chasse-neige.	Chasse-neige à ailerons.	Flangers.	Total.
Disponible au 1er juillet 1882	124	51	41	15	20	44	1393	72	1161	670	348	3815	28	9	18	55
Condamnés do do	.....	.....	.....	.....	.....	1	14	.....	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....
Total	124	51	41	15	20	45	1407	72	1161	670	348	3830	28	9	18	55
Achetés et portés au compte du capital	20	1	10	.....	.....	.....	20	.....	210	.....	410	.....	.....	.....	.....	.....
do do des frais d'exploitation	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Construits aux ateliers de Moncton à compte du capital	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Vendues—remplacées par de nouvelles	*10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Condamnés—remplacés par des wagons-gondoles	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*75	25	.....	.....	.....	.....	.....
Total, 30 juin	138	52	51	15	20	51	1427	72	1371	595	783	4437	28	9	18	55
Wagons condamnés, au 1er juillet	.....	.....	.....	.....	.....	1	14	.....	.....	.....	.....	15	.....	.....	.....	.....
Condamnés durant l'année	2	.....	3	.....	1	.....	12	2	53	75	2	148	.....	.....	.....	.....
MOINS—Reconstruits	2 2	.....	3 2	.....	1	1	26 20	2	53 50	75 25 Gonds	2 2	163 149	.....	.....	.....	.....
AJOUTEZ—En état de service et en réparation	 138	 52	1 50	 15	1 19	1 50	6 1421	2 70	3 1368	 595	 783	14 4423	 28	 9	 18	 55
Total du matériel	138	52	51	15	20	51	1427	72	1371	595	783	4437	28	9	18	55

*A déduire.

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT du nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons							Moyenne.		Chasse-neige.
B.	Voyageurs.	Fret.	1re classe.	2e classe.	Messageries wag.-poste et à bagage.	Wag. fermés, à foin et à bestiaux.	Wag.-plate-formes et à 8 roues.	Wagons-bascules.	Total.	Voyageurs.	Fret.	
1882—Juillet.....	68,435	187,649	235,838	115,915	148,237	1,801,069	611,713	95,357	3,008,129	7·30	13·36	.....
Août.....	72,658	196,131	265,231	128,262	147,266	1,674,075	782,200	100,993	3,098,027	7·45	13·00	.....
Septembre	68,064	202,282	239,610	126,082	145,635	1,837,433	773,214	81,920	3,203,894	7·51	13·31	.....
Octobre ...	65,674	221,234	206,306	120,714	147,366	2,108,603	868,853	82,186	3,534,028	7·24	13·83	.....
Novembre	68,277	223,088	201,481	129,216	148,810	2,146,078	790,813	89,702	3,506,100	7·02	13·60	1,198
Décembre.	66,786	233,366	198,124	120,067	143,654	2,068,295	720,634	169,465	3,360,239	6·91	12·42	6,991
1883—Janvier....	69,354	235,750	187,628	124,879	141,795	1,710,686	833,735	100,444	3,099,167	6·50	11·22	7,936
Février....	63,622	240,902	160,181	110,329	126,370	1,944,364	932,354	107,748	3,381,346	6·24	12·39	11,781
Mars	69,049	278,097	181,672	126,227	142,935	2,270,224	1,110,327	166,414	3,997,799	6·52	12·75	14,231
Avril.....	70,644	265,787	199,789	156,011	142,001	2,204,287	1,484,835	123,336	4,310,259	7·04	14·34	.....
Mai	69,382	256,586	201,628	137,934	149,343	2,241,048	1,274,202	71,321	4,075,476	7·04	13·98	42
Juin	75,695	176,219	206,281	131,354	152,580	1,641,514	764,746	55,614	2,952,089	6·47	13·97	.....
Total ...	827,640	2,717,091	2,483,769	1,526,990	1,735,992	23,647,676	10,947,626	1,184,500	41,526,089	6·94	13·16	42,169

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives, pour l'année expirée le 30 juin 1883.

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours par les locomotives. Milles.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.				
			Tonnes de charbon.	Chopines d'huile.	Lbs. de suif.	Lbs. de chiffons	Milles par heure sous vap.	Lbs. de charbon.	Chopines d'huile.	Lbs. de suif.	Lbs. de chiffons.
1882—Juillet	29,333	314,435	7,482	18,291	9,635	5,390	10·71	53·30	5·81	3·08	1·71
Août	30,524	329,666	7,527	18,109	9,846	5,398	10·80	51·14	5·49	3·04	1·51
Septembre	31,103	330,773	7,950	18,647	9,363	5,233	10·63	53·83	5·63	2·83	1·58
Octobre	32,884	347 254	9,153	23,309	7,875	5,569	10·55	59·04	6·71	2·26	1·60
Novembre	33,936	354,487	9,884	23,008	8,620	5,630	10·44	62·73	6·49	2·43	1·58
Décembre	37,456	375,310	10,483	23,001	10,166	5,962	9·96	62·90	6·16	2·71	1·59
1883—Janvier	39,268	39,243	10,705	23,249	10,529	6,189	9·84	61·44	5·95	2·72	1·58
Février	41,057	389,723	11,168	24,915	11,919	6,209	9·49	64·19	6·39	3·06	1·59
Mars	47,290	445,856	12,814	31,031	14,153	7,427	9·42	64·43	6·95	3·15	1·66
Avril	41,676	419,470	10,603	26,179	12,230	6,693	10·06	56·62	6·24	2·91	1·59
Mai	39,184	400,372	9,301	24,501	11,530	6,266	10·21	52·03	6·11	2·87	1·56
Juin	29,613	310,600	6,650	19,807	9,455	5,507	10·49	47·95	6·37	3·04	1·77
Total	433,684	4,406,189	113,720	274,047	125,231	71,473	10·16	57·81	6·21	2·86	1·62

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ des frais de traction pour chaque mois, depuis le 1er juillet 1882 jusqu'au 30 juin 1883.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Gages des mécaniciens et chauffeurs.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers, y compris remises des locomotives et personnel du département des machines.	Total.	Moyenne du coût par 100 milles parcourus. Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1882—Juillet	314,435	12,873 59	18,534 16	2,978 04	15,308 78	147 13	3,161 74	53,603 74	4 09	5 89	0 94	4 88	0 24	1 00	17 04
Août	329,666	13,193 01	19,748 52	3,041 52	12,218 31	2,180 65	3,360 35	53,742 36	4 00	6 0[illegible]	0 92	3 70	0 64	1 02	16 30
Septembre	330,773	12,943 26	20,981 25	3,111 99	13,439 47	2,093 15	3,484 88	56,054 00	3 92	6 34	0 94	4 06	0 63	1 05	16 94
Octobre	347,251	13,379 76	24,219 74	3,471 53	18,725 52	1,870 44	4,637 52	66,304 51	3 85	6 97	1 00	5 40	0 54	1 33	19 09
Novembre	354,487	14,522 20	27,168 70	3,676 87	20,585 80	2,302 80	7,381 58	75,637 95	4 10	7 66	1 04	5 81	0 65	2 08	21 34
Décembre	373,310	15,480 07	29,430 28	4,049 09	14,333 51	3,438 77	6,952 79	73,684 51	4 14	7 88	1 09	3 84	0 92	1 86	19 73
1883—Janvier	390,243	15,523 64	29,925 10	4,044 93	8,745 63	2,535 93	5,666 13	66,441 36	1 98	7 66	1 04	2 24	0 65	1 45	17 02
Février	389,723	15,784 79	31.607 82	4,379 68	8,330 68	3,115 52	5,405 07	68,623 56	4 05	8 11	1 12	2 14	0 80	1 39	17 61
Mars	445,856	18,191 63	36,782 41	5,457 53	18,517 53	4,431 56	5,407 70	88,788 36	4 08	8 25	1 22	4 16	0 99	1 21	19 91
Avril	419,470	15,893 92	24,158 19	4,243 47	12,052 17	1,570 78	3,257 49	61,256 02	3 79	5 76	1 03	2 87	0 38	0 77	14 60
Mai	400,372	15,291 15	21,293 08	3,253 37	7,714 47	1,835 39	3,303 84	52,691 30	3 82	5 32	0 81	1 93	0 45	0 83	13 16
Juin	310,600	12,709 56	15,047 51	2,672 11	15,261 76	1,243 04	3,301 00	50,234 98	4 08	4 85	0 86	4 92	0 40	1 06	16 17
Total	4,406,189	175,786 58	298,896 76	44,460 13	165,233 63	27,365 46	55,320 09	767,062 65	3 98	6 78	1 00	3 75	0 59	1 25	17 40

Locomotives, milles	4,406,189
Convois do	3,615,192
Eclairage	62,716
Garage	728,281

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des machines, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Nombre de milles parcourus par les trains		3,615,192
do do locomotives		4,406,189
do do wagons		41,526,553
do do chasse-neige		42,169
	$ cts.	
Frais de traction	767,062 65	
Le coût des réparations :		
Réparations aux wagons à voyageurs	55,289 05	
do do poste, à bagage et des messageries	16,209 23	
do do à fret et fourgons	178,706 45	
Huile et chiffons	26,724 95	
Divers	1,443 69	
Les frais de traction par 100 milles parcourus par les trains ont été de	21 21	
do do do locomotives	17 40	
do do do wagons	1 84	
Le coût des répar. aux wagons par 100 milles parc. par les trains a été de	6 92	
do do do locomotives	5 67	
do do do wagons	0 60	
Le coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parc. par les trains	0 73	
do do do locomotives	0 60	
do do do wagons	0 06	
Le coût des réparat. aux wagons à voyageurs par 100 milles parc. par eux	1 37	
do des rép. aux wag.-poste, à bag. et des mess. par 100 m. parc. par eux	0 93	
do do à fret et fourgons par 100 milles parc. par eux	0 49	

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE DU CAPITAL, le 30 juin 1883. AV.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.			$ cts.
1882.					1882.		
30 juin....	Coût du chemin et son équipement	.....	.....	39,560,021 23	30 juin....	Gouvernem. du Canada.	39,560,021 23
1883.							
30 juin....	Prolongement dans Halifax	257,824 73					
	Plus grandes facilités, Saint-Jean	201,312 18					
			459,136 91				
	Embranchement de Saint-Charles et passage d'eau		482,197 09				
	Embranchement de Dartmouth.....	.....	124 12				
	Matériel roulant additionnel.....	.....	628,244 39				
	Amél. de l'embranchem. de la Rivière-du-Loup.	.....	6,805 86				
	Dépenses pour l'achèvement du chemin de fer Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Truro, pour travaux d'art, voie permanente, bâtiments, expropriation, etc....	.....	40,124 59	1,616,632 96	1883. 30 juin....	Gouvernem. du Canada.	1,616,632 96
				41,176,654 19			41,176,654 19

THOMAS WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.-B, 30 juin 1883.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT — COMPTE DU REVENU, exercice expiré le 30 juin 1883. — AV.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice expiré le 30 juin 1883.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice expiré le 30 juin 1883.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
684,191 41	Frais de traction relevé n° 1...	767,062 65	651,296 94	Transport des voyageurs	741,992 72
469,331 23	Dépenses des wagons do 2...	508,187 86	1,303,495 00	do du fret.....	1,487,601 98
476,134 17	Entretien de la voie et des trav. do 3...	582,638 91	124,470 72	Malles et divers.....	141,326 40
270,355 70	Dépenses des gares do 4...	313,496 98			
162,134 29	Frais généraux do 5...	167,933 84			
7,510 68	Circulation par wagon par mille.....	21,053 03			
2,069,657 48		2,360,373 27			
9,605 18	Balance	10,547 83			
2,079,262 66		2,370,921 10	2,079,262 66		$2,370,921 10

THOS. J. WILLIAMS,
Premier commis et comptable.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1883.

N° 3—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Force motrice.—(Relevé N° 2)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1883.
$ cts.		
6,401 77	Appointements du mécanicien-chef, commis, frais de bureau et de voyages.	7,475 16
148,699 57	Gages des conducteurs, chauffeurs et nettoyeurs	175,786 58
241,681 09	Combustible	298,896 76
34,565 53	Huile, suif, chiffons et menus articles	44,460 13
192,289 71	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour locomotives	165,233 68
24,563 19	Eau, y compris les réparations aux pompes et réservoirs	27,365 46
35,990 55	Divers	47,844 93
684,191 41		767,062 65

THOS. J. WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1883.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des wagons.—(Relevé N° 2)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1882.
$ cts.		
45,527 06	Réparations aux voitures à voyageurs	55,289 05
18,435 27	do wagons-poste, à messageries et à bagage	16,209 23
179,061 92	do wagons à fret et fourgons	178,706 45
142,202 34	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	167,755 27
21,378 52	Huile, chiffons	26,724 95
47,313 70	Menus articles et combustible	48,786 21
15,412 42	Divers	14,716 70
469,331 23		$508,187 86

THOS. J. WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1883.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Entretien de la voie et des travaux d'art—(Relevé n° 3.)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1883.
$ cts.		$ cts.
7,798 82	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de voyages.	5,206 55
278,009 42	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	297,305 24
16,692 38	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	47,800 95
44,729 08	Traverses	64,519 20
21,114 77	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, barrières à best., passages à niveau, abris contre la neige, clôtures, etc.	39,151 35
3,679 21	Réparations aux quais	11,749 53
48,148 95	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions	67,503 78
14,601 69	do chasse-neige, outillage, etc	12,588 69
38,047 34	Enlèvement de la glace et de la neige	33,974 20
3,312 51	Divers	2,839 42
476,134 17		582,638 91

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1883.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des stations—(Relevé n° 4.)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1883.
$ cts.		$ cts.
209,309 73	Appointements des chefs de gare, agents, commis, opérateurs du télégraphe, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	243,760 22
61,045 97	Combust., huile, éclairage, papeterie, billets et autres dép. incidentes	69,736 76
.....	Divers	.....
270,355 70		313,496 98

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1883.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais généraux—(Relevé N° 5)

Exercice précédent.	—	Exercice expiré le 30 juin 1883..
$ cts.		$ cts.
55,791 08	Appointements du surintendant général, des surintendants de districts, chefs de trains, de l'agent général pour les voyageurs et le bagage, des commis, et frais de bureau et de voyages	68,120 15
20,618 04	Division de la comptabilité, appointements du trésorier, de l'auditeur, du payeur, du caissier, des commis, et frais de bureau et de voyages	20,380 15
14,527 95	Dommages causés	13,360 85
23,087 76	Passages d'eau	20,620 49
2,561 07	Télégraphe (non compris les appointements des opérateurs)	1,215 00
29,887 50	Divers, impressions, annonces, etc	32,053 59
15,660 89	Frais d'agence	12,183 61
162,134 29		167,933 84

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1883.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. **Compte général du matériel**, exercice terminé le 30 juin 1883. Av.

		$ cts.	$ cts.			$ cts.	$ cts.
1882.				1883.			
30 juin	Balance	.....	385,150 75	30 juin.....	Livraisons durant l'année.....	1,140,641 66	
					Vieux matériel vendu	121,637 98	
							1,262,279 64
1883.							
30 juin	Achats durant l'année	1,088,764 87			Balance—		
	Frais d'autres départements.....	343,975 47			Appr ordinaires, y compris combust	394,951 07	
	Bordereaux de paie.....	12,127 82			Rails d'acier et de fer, etc.....	125,239 41	
			1,444,868 16		Vieux matériel à vendre	47,548 79	
							567,739 27
			1,830,018 91				1,830,018 91

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

Moncton, N.-B., 30 juin 1883.

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. BILAN GÉNÉRAL, 30 juin 1883. AV.

	$ cts.	$ cts.
Caisse		16,392 77
Approvisionnements en général—		
Approvisionnem. ordinaires, y compris combustible.	394,951 07	
Rails en fer et en acier, etc	125,239 41	
Vieux matériel à vendre	47,548 79	
		567,739 27
Stations		81,630 13
Cie houillère d'Acadie		4,250 16
do Intercoloniale		2,397 69
do de Spring-Hill		1 12
do de Vale		2,473 92
Cie Intercoloniale de messageries		2,609 75
Loyers		2,725 04
Cie d'acier du Canada		26,567 08
Chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro'		3,161 99
do des Comtés de l'Ouest, compte général	15,893 35	
do do do du trafic	1,657 42	
		17,550 77
do Grand-Tronc, compte général		4,998 55
do Albert		2,157 80
Embranchement de Windsor		4,602 98
Chemin de fer Windsor et Annapolis, vieux compte.	6,684 46	
do do do nouveau compte	1,053 05	
		7,737 51
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard		648 18
do Saint-Martin et Upham		4,107 39
Embranchement d'Elgin		726 10
Chemin de fer Kent North-Western		161 96
Chemin de fer canadien du Pacifique, vieux compte.		185 90
do Vermont-Central		28 00
Embranchement d'Oxford		12,324 80
Chemin de fer Toronto, Grey et Bruce		19 00
Chemin de fer canadien du Pacifique (Cie)		1,954 71
Chemin de fer Credit-Valley		4 00
Chemin de fer d'Halifax et du Cap-Breton		1,596 95
Assurances contre les accidents		3,044 15
Cie de navigation à la vapeur de l'Ile du P.-Edouard		187 94
Laminoirs de Coldbrook		1,967 41
Filature de coton d'Halifax		81 49

	$ cts.	$ cts.
Compte du Canada		857,295 62
Compte indéterminé		3,463 25
Embranchement de Chatham		537 09
Chemin de fer Québec-Central		659 58
Chemin de fer Grand-Tronc, compte du trafic		9,870 08

Raffinerie de sucre de Moncton		5,169 44			
Gouvernement de la Nouvelle-Ecosse		280 45			
Filature de coton d'Halifax, voie de service		11,092 03			
Marchandises non-réclamées		97 83			
Filature de coton de Moncton, voie de service		765 53			
Cie de wagons-palais Pullman		71 25			
Cie de wagons de Kingston		256 44			
Cie canadienne de locomotives et machines		694 78			
National Despatch Line		2 00			
Steamer *Admiral* et armateurs		1,460 87			
Cie de télégraphe *Western Union*		960 50			
COMPTE DES DÉPARTEMENTS.					
Postes	40,077 44				
Milice	1,203 90				
Agriculture	6,340 61				
Marine et pêcheries	960 81				
Pénitencier, Dorchester	2 82				
		48,585 88			
Comptes divers		28,354 11			
		$871,825 62			$871,825 62

MONCTON, N.B., 30 juin 1883

THOS. WILLIAMS,
Premier comptable et trésorier.

N° 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ÉTAT COMPARATIF des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

—	1883.	1882.
Milles de chemin de fer en exploitation	840	840
Milles parcourus par les locomotives	4,406,189	3,900,850
do do trains	3,615,192	3,195,566
do do wagons	41,526,553	37,489,376
	$ cts	$ cts.
Recettes, par mille parcouru par les locomotives	53 81	53 30
do de la voie, par mille	2,822 52	2,475 31
	Pour cent.	Peur cent.
Pour cent des recettes proven. des voyag. comparées aux recettes brutes.	31·30	31·32
do do du fret do ...	62·74	62·69
do do d'autres sources do ...	5·96	5·99
Dépenses par mille parcouru par les locomotives		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	3·99	3·81
Combustible	6·78	6·20
Huile, suif, chiffons et menus articles	1·01	0·89
Réparations aux locomotives	3·75	4·93
Eau et réparations aux réservoirs	0·62	0·63
Divers	1·09	0·92
Total	17·24	17·38
Appointements, frais de voyages et de bureau du mécanicien-chef	0·17	0·16
	17 41	17·54
Frais de traction, par mille parcouru par les locomotives	17·41	17·54
Dépenses des wagons do do	11·53	12·03
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	13 22	12·21
Dépenses des stations do do	7·12	6·93
Frais généraux do do	3·81	4·15
	53·09	52·86
Wagons, par mille	0 48	0·19
Total, par mille parcouru par les locomotives	53·57	53·05
Frais de traction, par mille parcouru par les trains	21·22	21·41
Dépenses des wagons do do	14·06	14·69
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille parcouru par les trains	16·12	14·90
Dépenses des stations do do	8·67	8·46
Frais généraux do do	4·64	5·07
	64·71	64·53
Wagons, par mille	0·58	0·24
Total, par mille parcouru par les trains	65·29	64·77
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer	$2,809 97	$2,463 88

THOS. WILLIAMS,

Premier comptable et trésorier.

MONCTON, N.B., 30 juin 1883.

RELEVÉ DES ACCIDENTS.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du chemin de fer

(Ce tableau a été dressé conformément aux dispositions

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1882.						
1er juillet	1.10 p.m.	31	Omnibus.....	A. Armstrong.....	J. Scott.....	42
6 do ...	5.20 a.m.	.....	Construction	A. MacPherson.....	A. McCabe	30
21 do ...	4.15 a.m.	.....	Spécial.....	M. Cummings.....	F. McManus	8
27 do ...	1.40 p m.	.....	do	R. F. Rutherford.....	E. Blair.....	72
28 do ...	4.00 p.m	.....	Garage.....	.....	R. James.....	100
10 août....	10.30 a.m.	.....	do	.....	Geo. Sears.....	27
9 do ...	2.20 p.m.	.....	Spécial..	Wm. Ross	P. O'Donnell	123
12 do ...	6.30 a.m.	.....	Garage	.....	W. McLean.....	94
12 do ...	7.10 p.m.	.....	do	.....	W. Bastin	13
19 do ...	7.50 p.m.		Fret	R. A. Rainnie.....	J. Irvine.....	46
17 do ...	5.10 p.m.	.....	Spécial	A. E. Brown.....	John Donald.....	118
22 do ...	11.00 a.m.	15	Fret.....	J. Berry	A. Donald...	108
25 do ...	10.45 a.m	.....	Spécial.....	G. Margeson.....	G. Feetham.....	4
25 août ...	6.25 p.m.	.....	Ballastage.....	J. Huppe	C. Jolivette	34
30 do ...	10.30 p.m.	.....	Spécial.....	G. Margeson.....	.....	126
1er sept...	5.17 p.m.	36	Omnibus.....	D. D. Brownell	R. Bulmer	40
1er do ...	5 17 p.m.	.....	Spécial	N. Merrill	T. Chilton.....	49
13 do ...	7.00 p.m.	.....	do	J. Coffey.....	G. A. Kanly	128
14 do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....

INTERCOLONIAL.

Intercolonial, durant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

de l'acte des chemins de fer 1868, 31 *Vic., chap.* 68, *sec.* 43.)

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Ste. Luce.....	J. Damour.....	Employé..	En dételant la locomotive d'un convoi.	Main écrasée.	
Newcastle.....	A. McCabe.....	do ...	En serrant quelques-uns des écrous sous la locomotive.	Doigt brisé.	
Bathurst.....	J. Halloran.....	do ...	Est tombé d'un wagon.	Jambe brisée.	
Londonderry.....	Jos. Kennedy..	do ...	En dételant la locomotive du convoi.	Première jointure du doigt enlevée.	
Saint-Jean	Saml. Ritchie..	do ...	A glissé du marche-pied de la locomotive.	Jambe cassée.	
Campbellton	Frank Sears	do ...	En attelant la locomotive à un wagon.	Trois doigts de la main gauche enlevés..	
Un mille à l'ouest de Hopewell'...	— Baird.	do ...	La locomotive passe sur une de ses jambes pendant qu'il essaie d'enlever un wagon à bras de la voie.	Pied enlevé.	
Moncton.....	B. Myrshall.....	do ...	En attelant des wagons..	Doigt broyé.	
Rivière-du-Loup.	— Moreauseau.	du ...	do	Doigt écrasé.	
Painsec	G. H. Laskey...	do ...	do	Bras écrasé.	
Un mille à l'est de Bloomfield..	Mlle Floyd	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie, a été frappé par un convoi.	Tué	Mort accidentelle.
Spring-Hill	John Carroll...	Employé..	En attelant une locomotive à un wagon.	Légèrement écrasé.	
Drummond	P. Kelly.....	do ...	En courant au convoi.	Entorse à la cheville.	
Embranchement de St-Charles.	J. Huppe.....	Employé..	Déraillement de quatre wagons sur l'un desquels il se trouvait.	Contusions graves.	
Truro	.....	do ...	En attelant une locomotive à un convoi	Bras contusionné.	
Weldford	Jos. Delahunty	do ...	Le convoi spécial de Merrill heurte le convoi n° 36.	Fatal	Mort accidentelle.
Petitcodiac	H. Kennedy	Voyageur.	Tombe du convoi en mouvement.	do	Id
Belmont	Allan Dykeman	Ni l'un ni l'autre.	Tombe dans la fosse à bestiaux.	do	Id.

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du

Date.	Heure du jour ou de la nuit	N° du convoi.	Nature du convoi	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1882.						
19 août ...	9.50 p.m.	35	Omnibus.....	J. Hartenstein	W. Bastin	20
21 do ...	1.30 a.m.	5	Fret.....	W. J. Campbell.....	J. J. Irvine	62
21 do ...	7.30 a.m.	.....	Garage	.....	R. James	100
21 do ...	2.30 p.m.	.....	do	.....	J. McLellan	93
28 do ...	10.40 a.m.	.....	Spécial.....	W. K. Reynold.....	H. Stewart.....	122
4 oct. ...	10.15 a.m.	.....	do	J. McNaughton	J. McAuley	122
4 do ...	10.00 p m.	32	Express.....	A. McLellan.....	Robt. Dunbar.....	66
4 do ...	12.30 p.m.	.....	Spécial	R. F. Rutherford	Geo. Feetham.....	4
4 do ...	8.05 p.m.	35	Fret.	W. Sprague	.....	.....
6 do ...	11.00 p m.	.....	Construction	N. L. Letarte	J. McIntyre	22
6 do ...	11.00 p.m.	.....	Spécial.....	R. F. Rutherford	T. Hanway	81
7 do ...	8.30 a.m.	.....	do	J. Casey	J. Cook	49
7 do ...	10.30 a.m.	2	Express.....	Geo. Trueman	J. Stewart.....	70
8 do ...	2.30 p m.	.....	Garage.....	.....	— Sears	8
9 do ...	2.20 a.m.	.....	do	.....	J. W. Boyd	12
10 do ...	1.00 a.m.	.....	Ballastage	J. McNaughton	H. M. Stewart	122
26 do ...	.....	.....	.....	.....	.....	.....

INTERCOLONIAL.

chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Moffatts	George Duff....	Voyageur.	Saute du convoi à la tête du pont et tombe.	Sérieusement blessé.	
Sussex.....	H. McAndrews.	Employé..	Glisse et tombe d'un wagon en mouvement.	Fatal	Id.
Saint-Jean	W. J. Campbell	do ...	En marchant sur la voie est frappé dans le garage des wagons.	Fortes contusions à la tête et aux épaules.	
Richmond	Robt. Murray...	do ...	Se trouvant sur la voie est frappé par le convoi.	Fatal	Id.
Un mille à l'est d'Athol.	Walter Welling	do ..	En marchant sur le convoi tombe entre les wagons et roule en bas du remblai.	Fortes contusions par tout le corps.	
Memramcook.....	T. Tarnio	do ...	En essayant de monter sur un convoi en mouvement tombe et une roue passe dessus-lui.	Pied et bras sérieusement écrasés.	
Bathurst.....	D. McLeod	Voyageur	Se coupe la gorge avec un rasoir.	Pas fatal.	
Garage d'Albion.	A. Wright	Employé ..	En attelant des wagons	Pouce écrasé.	
Dalhousie	O. Crossman ...	do ...	Frappé par le convoi pendant qu'il marchait ou se tenait sur la voie.	Fatal	Pas d'enquête.
Millstream.....	F. Lortie.....	do ...	En attelant des wagons.	Main écrasée.	
Shubénacadie ...	Peter Kelly.....	do ...	do ...	Doigt légèrement écrasé.	
Spring Hill	E. C. Thompson	do ...	En attelant la locomotive à un wagon.	Extrémité du petit doigt enlevée.	
Petitcodiac	H. Babkirk	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de traverser la voie devant la locomotive.	Fatal	Mort accidentelle
Campbelltown ...	K. Fraser	Employé...	En attelant des wagons.	Main écrasée et trois doigts enlevés.	
Truro	W. A. Dickson.	do ...	Pied pris dans un rail de croisement en attelant des wagons.	Blessure grave à la jambe.	
Boundary Creek.	S. Hillson	do ...	Convoi de ballastage heurté par le convoi n° 12.	Légèrement blessé.	
Sablière de Walker.	C. McCarthy....	Employé..	En pelletant, il est atteint par la terre qui s'éboule sur lui.	Jambe brisée.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés au Canada sur la ligne du

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1882.						
15 oct.	2.35 a.m.	.....	Spécial	E. P. Benoit	J. H. Levey	21
17 do	5.00 p.m.	.....	Garage	.....	A. White	94
19 do	7.50 p.m.	.....	Ballastage	S. Bellemare	R. Findlay	34
19 do	11.00 a.m.	.....	Construction	L. N Letarte	W. Bastin	41
19 do	5.00 p.m	35	Fret	J. S. McGinn	B. Lutes	86
21 do	8.20 a.m.	.....	Spécial	E. L. Watts	S. Watson	54
21 do	12.50 p.m	.....	do	C. A. Atkinson	E. S. White	45
31 do	7.00 p.m.	.....	do	J. B. Paulet	A. Doig	16
8 nov.	12.55 p.m.	.....	Express	R. G. Duncan	S. Trider	58
11 do	7.45 p.m.	.....	Spécial	Jos. Guay	G. Lacroix	130
14 do	5.00 p.m.	.....	Garage	.....	H. Como	26
15 do	10.53 p.m	9	Express	J. Ahearn	H. Tait	56
5 do	6.00 p.m.	21	Fret	C. J. Rhodes	M. Wall	29
18 do	3.25 p.m.	.....	Ballastage	A. E. Brown	Geo. Palmer	49
18 do	7.45 p.m.	.....	Spécial	Jos. McDonald	C. McCarthy	122
22 do	4.20 p m	.....	Garage	.....	S. Trider	58
23 do	10.00 a.m.	.....	Ballastage	A. E. Brown	N. Sinclair	84

INTERCOLONIAL.

chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
¾ mille au nord de St-Fabien.	M. Brilliant.....	Employé .	Tombé du haut d'un wagon en mouvement.	Fatal	Pas d'enquête.
Moncton.....	Albert Murray.	do ...	En attelant des wagons.	Blessures à la main	
Saint-Charles....	E. Dionne.....	do ...	En appliquant les freins, jeté à bas du convoi par une chaîne qui se brise.	Fatal	do
2½ milles au nord de Campbellton	A. Ross.....	do ...	En chargeant des rails, un de ceux-ci tombe sur sa main	Main écrasée...	
Bathurst.....	L. Murphy.....	do ...	En attelant des wagons...	Main légèrement contusionnée.	
Canaan.....	Ovid Lockhart.	do ...	do ...	Doigt disloqué	
do	Henry Frites....	do ...	do ...	Bras écrasé	
Entre Saint-Charles et St-Henri.	L. S. Paulet....	do ...	En appliquant les freins.	Entorse à la main.	
Spring-Hill	John Leishman	Voyageur.	Essaie de traverser la voie en avant de la locomotive et est frappé.	Grave entorse à la cheville.	
Saint-Charles	Tobin Caron....	Employé .	En attelant des wagons, se fait prendre un pied dans un rail de croisement, et deux wagons passent dessus-lui.	Fatal	do
Saint-Jean.....	Jos. Dawson....	do ...	Se trouvant sur une échelle pour réparer le toit d'un wagon à voyageurs, est jeté bas par la locomotive.	Blessures graves par tout le corps.	
Thomson	R. McPherson..	Voyageur.	En descendant du convoi en mouvement glisse et la roue d'un wagon passe sur son pied.	Trois orteils écrasés.	
New-Glasgow....	D. McIntosh.....	Employé..	En débarquant une voiture d'un wagon, est renversé.	Blessures au côté et dans le dos.	
Rothesay	G. Buddington.	do ...	En retirant la cheville entre la locomotive et un wagon-plateforme.	Sérieusement écrasé.	
Maccan	Sim. Cormier...	do ...	En attelant des wagons..	Légèrement écrasé.	
Moncton.....	H. Stewart.....	do ...	do ...	2 doigts écrasés.	
Rothesay	John Ryan.....	do ...	Tombé d'un wagon dont une roue passe sur sa jambe	Sérieusement blessé.	

CHEMIN DE FER.

TABLEAU des accidents arrivés au Canada, sur la ligne du

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	Numéro du convoi.	Description du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1882.						
24 nov....	8.40 a.m.	22	Fret....	C. J. Rhodes.....	M. Wall.....	10
25 do ...	12.45 a.m.	... .	Spécial	D. McNutt.....	J. Brown.....	47
30 do ...	12.30 p.m.	.....	do	J. Hughes.....	H. M. Stewart	126
1er déc....	10.00 p.m.	.....	Garage.....	....	P. Fogarty.....	94
14 déc.....	10·30 a m.	.....	Spécial.	J. A. Hughes.	H. M. Stewart...	126
14 do ...	6·40 p.m.	36	Fret	P. Fontaine.....	J. Ryan	105
18 do ...	3·30 p.m	.....	Garage.....	.....	P. Fogarty	94
18 do ...	9·20 a.m.	.....	Spécial.	L. N. Lebarte.	John Gilker	20
22 do ...	10·35 p.m.	34	Express..... ...	A. E. Olive.	J. E. Brownell.....	63
23 do ...	.....	.....	Spécial.	Wm. Morgan.	Geo. Milne.....	89
27 do ...	1·00 a.m.	.....	Garage.....	.....	J. Walsh.	93
1883.						
2 janv ...	9·00 p.m.	21	Spécial.	Wm. Crockett	S. Watson.....	43
4 do ...	8·00 p.m.	.....	do	D. McNutt	D. McQuarrie.....	103
9 do ...	8·50 a.m.	.....	Omnibus	Jas. McDonald...	Wm. Sproul.....	85
18 do ...	3·45 p.m.	.....	Spécial.....	J. A. Hughes.	J. DeVenne.....	92
20 do ...	11·45 a.m.	.....	Garage.....	.....	M. Tobin....	67
23 do ...	5·00 a.m.	.....	do	.....	— Walsh	93
28 do ...	10·00 p.m.	... .	Spécial.....	E. P. Benoit	C. E. Sawyer.....	130
2 février.	3·15 p.m.	.....	do	J. W. Henderson.....	G. Turnbull.....	51

INTERCOLONIAL.

chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Hopewell	Jos. Kennedy...	Employé .	En attelant des wagons..	Blessures à la main.	
1 mille au nord du ruisseau du Castor.	J. Brown.....	do ...	Collision avec le convoi n° 32.	Fatal.	Mort accidentelle.
	J. Fraser.....	do ...		do	
	A. Crossman	do ...		do	
Sussex.....	H. M. Stewart..	do ...	Se trouvant sur la voie de service, tombe de la locomotive	Légèrement blessé.	
Moncton.....	J. McCann	do ...	En attelant la locomotive à un wagon.	Le pouce et 2 doigts écrasés	
Dorchester	N. McGinty.. ...	Employé ..	En attelant des wagons.	Doigt blessé...	
Millstream.....	E. Levesque....	do ...	Tombe du convoi en appliquant les freins.	Fatal.....	Pas d'enquête.
Moncton.....	P. Elliot.	do ...	En attelant des wagons.	Main écrasée..	
Hangar à fret de Ristigouche.	— McTourney..	Ni l'un ni l'autre.	Se trouvant trop près de la voie, frappé par l'aileron du chasse-neige.	Pas gravement blessé.	
Campbellton.. ...	A. Connore.....	Employé ..	En attachant la chaîne de sûreté.	Main écrasée...	
Embranchement de Williams.	A. E. Kimball..	do ...	En attelant les wagons ...	Main broyée...	
Richmond	M. Prendergast	do ...	Tombe du convoi..	Bras cassé.....	
¼ mille au nord de Rogersville.	P. A. Belliveau	do ...	Tombe du haut d'un wagon.	Fatal...	Mort accidentelle.
Newcastle..	S. Babin	do ...	En attelant des wagons.	Doigt écrasé...	
Pont de New-Glasgow.	— McKinnon ...	Ni l'un ni l'autre.	En marchant sur la voie, frappé par la locomotive.	Fatal.....	do
Spring-Hill.	F. C. White. ...	Employé...	En attelant des wagons.	Légèrement écrasé.	
Richmond	Robt. Mason.....	do ...	do	Main très contusionnée.	
do	Thos. Hind.....	do ...	do	Main gravement blessée	
2 miles au sud de Sayabec.	Laurent Lavoie	Ni l'un ni l'autre.	En voulant traverser la voie en voiture est renversé par le convoi.	Fatal.....	do
	Louise Lavoie..				
Rivière à l'Anguille.	Geo. Bruce	Employé...	Tombe entre deux wagons en retirant la cheville.	Sérieusement blessé.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne du

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1883.						
7 fév...	1·00 p.m.	.....	Spécial.....	C. B. Humphrey	J. Morton ..... / S. Watson	114 / 43
8 do ...	3 30 p.m.	.....	Garage.....	.....	Geo. Sears.....	8
11 do ...	7·50 a.m.	.....	Spécial.	E. Thomson.....	R. McMann.....	108
12 do ...	1·00 p.m.	.....	do	M. Cummings.....	S. Watson.....	115
13 do ...	8.10 a.m.	18	Spécial.....	C. J. Rhodes	H. Smith	10
14 do ...	5.40 a.m.	.....	do	J. A. Davidson	D. McQuarrie.....	77
21 do ...	4.00 p.m.	.....	do	J. Craigie.....	J. Scott	75
3 mars...	10.00 a.m.	....	Garage.....	.....	S. Wilson	99
5 do ...	11.30 p.m.	.....	do	.....	G. Currie.....	82
10 do ...	2.30 p.m.	.....	do	.....	W. Mackie.....	97
13 do ...	4.35 a.m.	34	Express	A. McLellan.....	C. McCarthy	66
17 do ...	6.50 p m.	.....	Garage.....	.....	H. Como	100
23 do ...	2.00	.....	do	H. Garrett.....	W. Lovett.....	93
24 do ...	10.45 p.m.	28	Accommodation	J. A. Hughes	D. A. Cannon	137
26 do ...	4.45 p.m.	.....	Spécial.....	Jas. McDonald.....	J. N. Campbell	124
3 avril...	2.15 p.m.	.....	Garage.	.....	J. Ferguson	39
3 do ...	2.30 p.m.	....	do	.....	R. James	100
17 do ...	11.30 a.m.	.....	do	.....	H. Como	26
23 do ...	9.30 p.m.	.....	Spécial.....	Wm. Crockett.....	R. Smith	2
15 do ...	3.30 a.m.	.....	do	E. L. Watts	D. McQuarrie.....	50

INTERCOLONIAL.

chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Embranchement Derby.	C.B. Humphrey	Employé .	Prix entre deux wagons en les attelant.	Blessures graves aux hanches.	
Campbellton. ...	Wm. Ferguson.	do ...	En attelant des wagons...	Deux doigts écrasés.	
Sackville.	Geo. Hillson....	do ...	En essayant de monter sur un convoi, tombe sous les roues.	Fatal.....	Mort accidentelle.
Berry's-Mills.....	Wm. Booard. ...	do ...	En attelant la locomotive à un convoi.	Pouce écrasé.	
New-Glasgow ...	John Morley.....	Employé .	En attelant des wagons..	Main écrasée.	
Campbellton	D. Bower.....	do ...	do	do	
Saint-Arsène.....	C. Kennedy.....	do ...	En détachant la locomotive du convoi.	Pouce écrasé.	
Moncton.....	Geo.Armstrong	do ...	En attelant la locomotive à un wagon.	Bras écrasé.	
Halifax.....	Wm. Herich....	do ...	Tombé en descendant du convoi.	Légère blessure à la jambe	
Rivière-du-Loup	John Chatigny	do ...	En attelant des wagons..	Blessure à la poitrine.	
Canaan	E. Price.....	do ...	Saute de la locomotive...	Blessure au bras.	
Saint-Jean.....	Thos. Grady ...	Ni l'un ni l'autre.	Le cheval, prenant le mors aux dents, traverse la voie en avant de la locomotive.	Fatal.....	Mort accidentelle.
Richmond	Geo. Clewit....	do ...	Frappé par la locomotive en travaillant sur le quai.	Main blessée.	
Spring-Hill.....	J. Fenton	Employé..	En attelant la locomotive aux wagons.	Deux doigts écrasés.	
Riversdale.....	A. McPherson..	do ...	En attelant des wagons.	Doigt enlevé.	
Moncton.....	W. Wallace	do ...	Glisse en essayant de monter sur la locomotive.	Doigt écrasé.	
Saint-Jean.....	Alex. Ward	do ...	Tombe en essayant de monter sur un wagon....	Jambe blessée.	
Saint-Jean	John Dillon	do ...	En attelant des wagons..	Bras blessé.	
Newcastle	Wm. Murray ...	do ...	do	Pouce écrasé.	
Moncton.....	Geo. Anderson.	do ...	En mettant la chev. entre la locomt. et un wagon.	Doigt brisé.	

CHEMIN DE FER

TABLEAU des accidents arrivés en Canada sur la ligne du

Date.	Heure du jour et de la nuit.	N° du convoi.	Nature du convoi.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomotive.
1883. 30 avril	8 35 a.m.	21	Omnibus	A. Grant	W. Sproul	85
16 mai	4.00 p.m.		Garage		W. Boyd	33
19 do	10.25 p.m.		Spécial	A. B. Vance	J. Wall	7
22 do	12.15 p.m.		do	A. Grant	W. Sproul	85
23 do	5.15 p.m.		do	Wm. McClafferty	J. Wall	7
24 do	6 40 a.m.	36	Omnibus	B. Walker	Geo. Morrison	75
25 do	10.20 a.m.		Spécial	Geo. Logan	B. Cooke	135
28 do	7.20 a m		do	W. M. Thomson	E. Rushton	43
1er juin	7.30 p.m.	10	Express	John McFadgen	R. Carr	68
14 do	2 40	18	Omnibus	C. J. Rhodes	H. Smith	39
24 do	6.02 p.m.	2	Express	D. Rutherford	Jas. Stockall	57

INTERCOLONIAL.

chemin de fer Intercolonial, etc.—*Suite.*

Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident.	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
Stellarton	Alex. Calder...	Employé ..	Tombe en descendant du convoi et est écrasé par quatre wagons.	Fatal.....	Mort accidentelle.
Truro	Chas. Hall	do ...	Tombe entre deux wagons en retirant la cheville.	do	do
Jonction de Windsor.	John Thomas...	do ...	En attelant des wagons...	Doigt écrasé.	
Stellarton	J. Campbell....	do ...	do ...	Perd une main.	
Garage de Campbell.	B. Peterson	do ...	do ...	Pouce écrasé.	
Rivière-du-Loup	F. Beaulieu.....	do ...	En tirant la corde de la cloche.	Deux doigts sérieusement blessés.	
Elmsdale	H. McIntosh.....	do ...	En essayant de passer devant le convoi.	Fatal	do
Weldford	Wm. Bovard....	do ...	En attelant des wagons.	Hanches écrasées.	
Saint-Jean	Jas. McDade....	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de passer devant le convoi.	Fatal.....	do
Près Four-Mile-House.	Newton Hopper	Employé..	Tombe d'un wagon fermé	Main, bras et cheville gravement blessés.	
Près Brookfield.	Lowther Rutherford.	Ni l'un ni l'autre.	En essayant de passer, en voiture, devant le convoi.	Fatal.....	do

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, 2 octobre 1882.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport qui suit, accompagné des comptes annuels, sur l'exploitation du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883 :—

N° 1. Compte du capital.	
" 2. Compte du revenu.	
" 3. Frais de traction.	(Extrait N° 1.)
" 4. Dépense des wagons.	(" " 2.)
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art.	(" " 3.)
" 6. Dépenses des gares.	(" " 4.)
" 7. Frais généraux.	(" " 5.)
" 8. Relevé mensuel des dépenses.	
" 9. Compte général des approvisionnements.	
" 10. Bilan général.	
" 11. Etat comparatif des moyennes.	

Je vous transmets aussi le rapport du mécanicien-chef et garde-magasin.

COMPTE DU CAPITAL.

Les déboursés faits à compte du capital s'élevaient, le 30 juin 1882, à.....	$3,466,990 60
Auxquels il faut ajouter les frais du matériel roulant pris sur le compte du capital, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.....	56,702 02
Total des déboursés à compte du capital, jusqu'au 30 juin 1883.....	$ 3,523,692 62

Au 30 juin 1882, le matériel roulant couvert par le compte du capital se composait comme suit :—

18 locomotives.
14 voitures à voyageurs, 1e classe.
12 " " 2e "
2 wagons-poste, fumoirs et express.
150 wagons fermés et à bestiaux.
100 wagons plateformes.
3 fourgons des conducteurs.
5 chasse-neige.
6 flangers.
1 wagon du payeur.

Et pendant l'exercice expiré au 30 juin dernier, le matériel a été augmenté de :

2 locomotives.
25 wagons fermés.
25 wagons plateformes.

Deux chasse-neige et deux wagons à voyageurs de 1re classe, pouvant contenir autant de personnes que les voitures adaptées à la largeur ordinaire de la voie, et trois wagons à voyageurs de 2e classe, étaient presque prêts pour le service à la fin de l'exercice. Tous ces nouveaux wagons ont été faits dans les ateliers de Charlottetown, et je ne pense pas qu'il ait jamais été fabriqué au Canada des voitures de chemin de fer plus solides ou plus utiles. Les chasse-neige sont fortement et bien assemblés.

Les locomotives ont été manufacturées à Kingston, Ontario, et le mécanicien-chef, qui est le plus en mesure d'en juger, m'assure qu'elles sont de première classe.

COMPTE DU REVENU.

L'ancien surintendant, M. Luther Archibald, disait, dans son rapport, que les recettes du précédent exercice étaient les plus fortes que le chemin eût réalisées jusque-là. Cependant, je suis heureux de pouvoir dire que celles de l'exercice 1882-83, sont encore plus fortes, ce qui est certainement très encourageant.

Les recettes brutes du dernier exercice ont été de....	$146,170 42
Celles de l'exercice précédent.....	137,267 54
Augmentation.....	$ 8,902 88

Les recettes, par mille, ont été comme suit, pendant les deux excercices :—

1881-82.....	$691 52
1882-83.....	736 37
Augmentation par mille.....	$ 44 85

La longueur du chemin en exploitation dans les deux exercices a été la même : 198½ milles.

Le revenu provenant du transport des voyageurs a été assez satisfaisant ; il n'a donné qu'une faible diminution.

ÉTAT.

	Voyageurs.	Recettes.
1881-82.....	118,436	$63,949 26
1882-83.....	117,162	63,319 55
Diminution.....	1,274	$ 629 71

Augmentation dans le tonnage du fret voituré, et dans les recettes en provenant.

	Tonnes de fret.	Recettes.
1881-82.....	48,315	$64,776 28
1882-83.....	51,920	71,038 55
Augmentation.....	3,605	$ 6,262 27

Cette augmentation dans le tonnage du fret voituré indique clairement que le commerce de l'Ile du Prince-Edouard est dans une condition prospère et que les moissons ont été bonnes.

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit durant les deux derniers exercices :—

1881-82.....	317,194
1882-83.....	313,760
Diminution.....	3,434

Par les convois—

1881-82.....	253,185
1882-83.....	248,819
Diminution.....	4,366

Par les wagons—

1881-82	1,117,989
1882-83	1,237,103
Augmentation	119,114

La diminution qu'on observe dans le nombre de milles parcourus par les locomotives et les convois, et l'augmentation qu'accuse le nombre de milles parcourus par les wagons, démontrent que la force motrice a été plus grande que les années dernières, puisqu'elle a tiré des convois plus considérables.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Les frais d'exploitation se sont élevés à $252,808.41. Dans cette somme sont compris $9,941.45 déboursés à propos de l'accident arrivé au mois d'août 1880, et qui ne font nullement partie des frais d'exploitation du dernier exercice. Elle couvre aussi les frais de construction d'une gare à Miscouche, de l'établissement d'un certain nombre de voies d'évitement et du prolongement de plusieurs autres, et de l'achat de terrains pour les clôtures—améliorations qui ne sont pas d'ordinaire portées aux frais d'exploitation, mais qui y sont entrées dans le cas actuel.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART.

La chaussée, la voie permanente, les bâtiments et les constructions ont été entretenus avec soin et sont en bonne condition ; 113,423 traverses ont été posées durant l'exercice, et de nouvelles voies d'évitement ont été établies à

	Pieds.
Northam	475
Fabrique d'amidon, Mount-Stewart	75
Morell	250
	—800

Les voies d'évitement suivantes ont été prolongées :—

Portage	254
Miscouche	169
Charlottetown	300
	—723
Total	1,523

Soit 148 voies d'évitement d'une longueur collective de 14½ milles.

Il a été distribué 1,261 chargements de wagons de ballast aux endroits où il y en avait le plus grand besoin.

PONTS, BARRIÈRES À BESTIAUX, ETC.

Les ponts ont reçu les réparations nécessaires, et un tablier nouveau système a été posé à celui de Milton.

Sept nouvelles barrières à bestiaux ont été construites, vingt-huit vieilles remises à neuf ; les autres ont subi les réparations dont elles avaient besoin.

Sur une distance de 1,650 pieds on a fait le terrassement d'un chemin neuf dans la cour de la gare de Souris.

BATIMENTS.

Une gare à voyageurs et à marchandises combinée a été construite à Miscouche.

A New-Zealand, la station à pavillon a été démolie et reconstruite.

A Mill-River, la station à pavillon a été démolie et reconstruite ; on a aussi posé une nouvelle plateforme.

A Richmond, la station à pavillon a été démolie, et on a posé une nouvelle plateforme.

De nouvelles plateformes ont été construites à Barbara-Weit, Loyalist, Milton et Royalty-Junction.

La gare de Hunter-River a été recouverte en bardeaux.

Les remises aux locomotives de Summerside, Georgetown et Tignish ont été partiellement recouvertes en bardeaux.

A O'Leary et Summerside, les hangars à charbon ont subi des améliorations considérables.

Une solide fondation en charpente a été posée sous le hangar à charbon de Charlottetown.

En ce dernier endroit, la plateforme de la gare a été prolongée.

Tous les autres bâtiments ont été examinés et réparés au besoin.

CLÔTURAGE.

Il a été fait quinze mille deux cent quatre-vingt-six pieds de nouvelles clôtures-paraneige.

Une grande quantité de clôtures ont été faites, dont 36,575 pieds en fil de fer barbelé, 1,137 pieds en perches et 2,640 pieds en planches. En outre, on a réparé les clôtures qui avaient besoin de l'être.

SERVICE D'EAU.

L'appareil Haggas continue de donner satisfaction et convient bien pour un chemin isolé comme celui-ci. Les frais de réparations du service d'eau sont beaucoup moindres avec ce système qu'avec l'ancien.

Ayant constaté que l'eau fournie à la rotonde, étant salée, ne convenait pas aux locomotives, on a creusé, à peu de distance, un grand puits muni d'une pompe puissante. L'eau est d'excellente qualité et abondante; cette puissante machine la pousse dans le réservoir, et en y attachant des tuyaux, la force est suffisante pour que l'eau puisse laver les locomotives et qu'on puisse en diriger sur le bâtiment voisin en cas d'incendie.

On a installé un appareil Haggas à County-Line, et il sera d'un grand service pendant l'hiver.

MATÉRIEL ROULANT.

Deux nouvelles locomotives ont été achetées, au compte des frais d'exploitation, de la "Canadian Engine and Machine Company" de Kingston. Elles remplacent les deux qui ont été condamnées et biffées de la liste. Le mécanicien-chef dit qu'elles sont bonnes, fortes et bien construites, et qu'elles seront une précieuse acquisition pour le chemin. Les locomotives et wagons ont subi les réparations nécessaires pour les tenir en bon état; et, à l'exception d'une locomotive qui est condamnée et qu'on doit bientôt remplacer par une neuve achetée au compte des frais d'exploitation, et de vingt-six wagons qu'on est à remettre à neuf, le matériel roulant est en excellente condition pour le service.

L'exploitation n'a pas donné des résultats aussi satisfaisants qu'on aurait pu le désirer, mais j'espère être en mesure plus tard d'en accuser de meilleurs.

APPROVISIONNEMENTS.

Les achats faits durant l'exercice se sont élevés à $109,780.09, y compris $19,842.11 pour nouveaux rails d'acier et pour attaches.

La valeur des approvisionnements restant au 30 juin 1883 était:—

Approvisionnements généraux	$43,258 83
Charbon	4,083 09
Rails et attaches	24,762 97
	$72,104 89

Les achats ont été faits en grande partie par soumissions et contrats, comme d'ordinaire.

Le 1er juillet 1882, M. W. T. Huggan, du bureau du comptable de l'Intercolonial, a été nommé au poste de comptable rendu vacant par la promotion de M. Thomas Williams à la charge de trésorier du chemin de fer Intercolonial.

J'ai pris la charge de surintendant du chemin au commencement de mai dernier, lorsque M. Archibald s'est retiré pour prendre du service au chemin de fer canadien du Pacifique.

Je soumets, ci-joint, un état comparatif, pour 1881-82 et 1882-83, du fret voituré et des recettes provenant de cette source.

J'y ajoute une liste des accidents.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JAMES COLEMAN,
Surintendant.

M. Collingwood Schreiber,
Ingénieur en chef et gérant général des chemins de fer de l'Etat.

———

N° 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DT. COMPTE DU CAPITAL. AV.

		$ cts.			$ cts.
1882.			1882.		
30 juin.....	Coût du chemin et de son équipement jusqu'à date...	3,466,990 60	30 juin.....	Reçu du gouvernement fédéral.....	3,466,990 60
1883.			1883.		
30 juin.....	Dépenses, exercice terminé le 30 juin 1883, sur le matériel roulant.....	56,702 02	30 juin.....	Reçu du gouvernement fédéral	56,702 02
		3,523,692 62			3,523,692 62

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1883.

N° 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1883.	Exercice précédent.	Recettes.	Exercice terminé le 30 juin 1883.
$ cts.			$ cts.		
66,996 33	Frais de traction d'après relevé 1.....	86,509 95	63,949 26	Transport des voyageurs.....	63,319 55
30,844 32	Dépenses des wagons do 2.....	31,584 97	64,776 28	do du fret.....	71,038 55
92,735 10	Entret. de la voie et des trav. do 3 ...	87,862 92	8,542 00	Malles et diverses.....	11,812 32
23,560 16	Dépenses des stations do 4.....	23,899 79			
14,124 06	Frais généraux do 5.....	22,950 78	137,267 54	Recettes totales.....	146,170 42
			90,992 43	Balance	106,637 99
228.259 97		252,808 41	228,259 97		252,808 41

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1883.

N° 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Traction. (Relevé n° 1.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 1883.
$ cts.		$ cts.
1,711 36	Appoint. du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de voyages....	1,364 09
13,523 91	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs.....	14,789 57
17,918 77	Combustible.....	17,650 59
1,717 56	Huile, suif, chiffons et menus articles.....	1,713 22
26,562 01	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour les locomotives.....	47,248 17
3,959 19	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs.....	1,332 57
1,604 53	Divers.....	2,411 74
66,996 33	Totaux.....	86,509 95

W T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1883.

N° 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dépenses des wagons. (Relevé n° 2.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 1883.
$ cts.		$ cts.
10,984 41	Réparations aux voitures à voyageurs.....	12,047 33
506 05	do wagons-poste et à bagage.....	755 53
5,382 25	do wagons à fret et fourgons.....	4,629 96
10,221 25	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins.....	11,227 56
850 74	Huile et chiffons pour étoupage.....	794 13
2,578 48	Menus articles et combustible.....	1,984 87
321 14	Divers.....	145 59
30,844 32	Totaux.....	31,584 97

W. T. HUGGAN,

Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1883.

N° 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Entretien de la voie et des travaux d'art.—(Relevé n° 3.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 1883.
$ cts.		$ cts.
350 43	Appoint. de l'ingénieur, des commis, dépenses de bureau et de voyages....	316 64
31,940 98	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	39,661 14
1,249 64	Rails, coussinets et carvelles.....	5,480 55
20,771 00	Traverses.....	21,644 30
7,933 14	Bois de const. et de serv. pour répar. au pont, garde-bestiaux et clôtures....	7,786 17
519 19	Réparations aux quais.....	1,470 41
11,724 68	do bâtiments.....	7,126 86
3,623 86	do chasse-neige, *flangers* et outils.....	2,953 01
14,622 18	Enlèvement de la glace et de la neige.....	1,423 84
92,735 10	.....Totaux.....	87,862 92

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1883.

N° 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Dépenses des stations.—(Relevé n° 4.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 1883.
$ cts.		$ cts.
17,445 81	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, opérateurs du télégraphe préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	18,117 37
6,114 35	Combustible, huile, éclairage, papeterie, billets et autres dép. imprévues...	5,782 42
.....	Divers	.....
23,560 16		23,899 79

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, 30 juin 1883.

N° 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Frais généraux—(Relevé n° 5.)

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1883.
$ cts.		$ cts.
5,119 92	Appointements du surintendant, des expéditeurs de convois et commis, frais de bureau et de voyages	5,642 10
5,489 03	Appointements du comptable, de l'auditeur, des payeurs, des caissiers, et des commis, frais de bureau et de voyages	5,529 14
289 60	Annonces	395 58
1,888 81	Dommages aux hommes, animaux et effets	10,394 94
444 94	Télégraphe, ouvriers (non compris les appointements des opérateurs)	615 57
891 76	Divers	373 45
14,124 06	Totaux	22,950 78

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1883.

N° 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD,

Relevé mensuel des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles et divers.	Recettes totales.
1882.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Juillet	8,073 93	5,207 90	702 00	13,983 83
Août	7,760 07	4,789 84	702 00	13,251 91
Septembre	5,603 90	4,873 15	705 00	11,182 05
Octobre	7,901 01	7,824 09	710 10	16,435 20
Novembre	6,076 08	9,937 57	704 00	16,717 65
Décembre	4,523 49	7,268 12	707 00	12,498 61
1883.				
Janvier	3,130 33	3,085 41	731 00	6,946 74
Février	2,089 32	2,582 63	715 22	5,387 17
Mars	2,704 56	4,146 39	711 00	7,561 95
Avril	5,216 10	6,807 44	4,014 00	16,037 54
Mai	5,304 43	8,756 56	702 00	14,762 99
Juin	4,936 33	5,759 45	709 00	11,404 78
Totaux	63,319 55	71,038 55	11,812 32	146,170 42

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

Charlottetown, I.P.-E., 30 juin 1883.

No 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

1882.	Dt.	$ cts.	$ cts.
30 juin	Balance reportée		59,450 53
1883.			
30 juin	Achats durant l'année, y compris rails	109,780 09	
	Frais d'autres ministères	14,666 70	
	Bordereaux	3,584 08	
			128,030 87
1883.	Av.		187,481 40
30 juin	Distributions durant l'année		115,376 51
	Balance. { Approvisionnements ordinaires.. $43,258 83; Combustible 4,083 09; Lisses et attaches disponibles 24,762 97 }		72,104 89

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1883.

No 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BILAN GÉNÉRAL.

Dt.	$ cts.	Av.	$ cts.
Approvisionnements	72,104 89	Compte fédéral	76,231 87
Caisse	1,187 17	Assurance contre les accidents	3,115 42
Stations	495 65		
Ministère de la milice	65 21		
Ministère des postes	5,328 00		
Minist. de la marine et des pêcher.	10 83		
Compte indéterminé	155 54		
Total	79,347 29	Total	79,347 29

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.-E., 30 juin 1883.

N° 11.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT comparatif des moyennes, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Détails.	1883.	1882.
Longueur de la ligne	198½	198½
Milles parcourus par les locomotives	313,760	317,194
do convois	284,819	253,185
do wagons	1,237,103	1,117,989
Recettes de locomotives, par mille ... Cents	46·59	43·27
do la voie, do ... $	736·37	691·52
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	43·32	46·58
do do du fret do	48·60	47·20
do do d'autres sources do	8·08	6·22
Dépenses des locomotives, par mille :—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	4·71	4·26
Combustible	5·63	5·65
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	·54	·54
Réparations aux locomotives	15·06	8·37
Eau et réparations aux réservoirs	·42	1·25
Divers	·77	·51
Total	27·13	20·58
Appointements du mécanicien-chef, frais de voyages et de bureau	·44	·54
Cents	27·57	21·12
Traction, par locomotive et par mille	27·57	21·12
Dépenses des wagons do	10·07	9·72
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	28·00	29·24
Dépenses des stations do do	7·62	7·43
Frais généraux do do	7·31	4·45
Total ... Cents.	80·57	71·96
Traction, par train et par mille	34·78	26·46
Dépenses des wagons do	12·69	12·18
Entretien de la voie et des travaux d'art, par train et par mille	35·31	36·63
Dépenses des stations	9·60	9·31
Frais généraux	9·22	5·85
Total ... Cents	101·60	90·16
Frais d'exploitation, par mille de la voie ... $	1,273 60	1,144 89

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1883.

W. T. HUGGAN,
Comptable et auditeur.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT classifié des revenus du fret, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Description du fret.	Quantités.		Tonneaux.		Montant.	
	1882.	1883.	1882.	1883.	1882.	1883.
					$ cts	$ cts.
Avoine..... Boiss.	473,859	350,684	8,056	5,961	10,091 54	7,078 36
Blé et autres grains..... "	4,177	10,699	123	321	205 97	545 61
Pommes de terre et racines. "	156,664	170,587	4,709	5,115	4,382 72	6,657 66
Fleur de farine..... Bbls.	24,819	34,540	2,434	3,456	3,954 46	5,656 85
Maquereau..... "	9,943	7,192	1,614	1,079	1,770 33	1,059 59
Hareng..... "	1,437	3,844	215	576	323 21	942 02
Morue et autre poisson..... "	.....	.....	165	122	306 89	329 94
Conserves de poisson..... Caisses	21,480	23,934	788	838	1,596 86	1,499 65
Huîtres..... Brls.	1,375	2,441	138	244	178 06	301 49
Barils de poisson ..... Nombre	8,557	5,813	499	334	459 19	314 80
Bois dégrossi et en grume ... Pds. C.	115,159	162,039	2,919	4,277	1,905 90	3,201 13
Bois de service, scié ..... Pds. L.	3,319,675	2,655,248	4,270	3,495	3,111 95	2,981 86
Bardeaux.....	6,631	9,041	994	1,355	1,020 86	1,335 27
Bois de corde et éc. de pruche. Cordes	2,166	3,159	3,997	5,969	2,252 15	3,338 06
Bois à bardeaux, etc..... Wag.	55	54	534	538	481 95	442 88
Houille..... "	133	147	1,205	1,355	689 09	764 58
Chaux ..... Brls.	1,734	2,027	190	216	246 24	276 95
Pierre à chaux..... Wag.	165	113	1,441	1,074	435 84	343 54
Brique et pierre à bâtir ..... "	31	34	274	315	157 65	178 90
Vase coquillère..... "	124	156	1,172	1,564	393 62	521 96
Sel.....	.....	.....	804	1,038	837 60	1,261 50
Bestiaux de toutes sortes..... Nombre	4,716	4,245	789	1,012	1,718 33	2,055 60
Foin pressé.....	.....	.....	537	24	548 02	32 09
Bœuf frais.....	.....	.....	70	136	167 69	328 76
Lard, en carcasses.....	.....	.....	288	390	820 45	1,127 46
Lard, en barils ..... Brls.	1,070	2,062	159	309	237 33	397 33
Beurre.....	.....	.....	39	20	127 16	76 49
Œufs..... Colis	19,609	24,140	710	861	1,772 58	2,095 88
Marchandises.....	.....	.....	9,182	9,926	23,669 54	24,448 73
Quaiage, remisage, etc.....	.....	.....	.....	.....	913 10	1,443 61
Total.....	.....	.....	48,315	51,920	64,776 28	71,038 55

RELEVÉ DU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

	1882.	1883.
Nombre total transporté.....	118,436	117,162
Recettes.....	$63,949 26	$63,319 55
do pour chaque voyageur.....	53·99	54·04

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
CHARLOTTETOWN, 29 septembre 1883.

MONSIEUR,— J'ai l'honneur de vous soumettre les états et relevés suivants, qui montrent les opérations du département des mécaniciens de ce chemin pour l'exercice terminé le 30 juin 1883 :—

A.—Relevé mensuel des frais de traction.

B.—Relevé du service et de la consommation des locomotives.

C.--Relevé mensuel du service des wagons.

D.—Etat du nombre des locomotives, wagons et chasse-neige.

E.—Etat comparatif des dépenses du département des machines, pour les exercices 1881-82 et 1882-83.

Durant l'exercice terminé le 30 juin dernier, le matériel roulant a été augmenté, au compte du capital, de deux locomotives, vingt-cinq wagons fermés, vingt-cinq wagons-plateformes d'une capacité de dix tonneaux, et de deux chasse-neige. Le matériel doit encore être augmenté au même compte du capital, de deux wagons à voyageurs de première classe, pouvant contenir chacun soixante personnes, et de trois wagons de seconde classe. Ces voitures étaient à peu près terminées à la clôture de l'exercice et elles le sont maintenant.

Il a été aussi acheté, au cours de l'exercice, pour maintenir le matériel roulant, deux nouvelles locomotives qui ont coûté $24,198.22, somme portée aux frais d'exploitation. Ces locomotives doivent en remplacer deux vieilles qui ont été condamnées et biffées de la liste.

Il me fait plaisir d'avoir à dire que le matériel roulant a été fort bien entretenu, et qu'à l'exception des locomotives et wagons qui ont été mis de côté pour être remis à neuf dans le cours de l'exercice 1883-84, il est en bonne condition.

Les quatre nouvelles locomotives dont je viens de parler ont été construites par la compagnie dite " Canadian Engine and Machinery Company," de Kingston, et je considère qu'elles sont bien faites et de service.

Les wagons à voyageurs et à fret construits sous mon contrôle et ma direction dans les ateliers de Charlottetown sont, j'en suis convaincu, aussi bons que n'importe quel matériel roulant de ce genre fabriqué au Canada.

Le matériel de locomotives, wagons et chasse-neige dont on a fait l'acquisition au compte du capital, consiste en :

20 locomotives.
14 voitures à voyageurs, 1e classe.
12 " " 2e "
2 wagons-poste, à bagage et express.
175 wagons-fermés et à bestiaux.
125 wagons-plateformes.
3 fourgons de conducteurs.
1 voiture de payeur.
7 chasse-neige.
6 *flangers.*

Et, comme les locomotives ajoutées au premier matériel roulant qui existait lorsque le chemin fut construit, et celles qui y ont été ajoutées de temps à autre sont beaucoup plus fortes que les premières dont on se servait, je n'hésite pas à dire que la force motrice est aujourd'hui plus puissante que jamais.

Les wagons neufs et ceux qui ont été reconstruits pour entretenir le matériel sont beaucoup plus lourds, forts et d'une plus grande capacité que le premier matériel ; aussi, je suis persuadé qu'ils seront d'un entretien moins dispendieux et qu'ils seront en même temps beaucoup plus utiles.

L'eau fournie à la remise des locomotives, à Charlottetown, a été la source de beaucoup d'inconvénients, par suite de sa nature saumâtre ; en conséquence, on a cru devoir essayer à se procurer de l'eau plus propre au service. On a donc creusé, à peu de distance au nord de la remise, un grand puits qui fournit en abondance une belle eau claire envoyée dans la remise par une pompe puissante établie à cette fin ; en attachant à celle-ci des tuyaux, l'eau peut être portée dans toutes les parties du bâtiment, servir non-seulement à remplir les chaudières des machines, à laver les locomotives, etc., mais aussi à protéger contre le feu. Ces ouvrages ont été portés aux frais de l'exploitation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

M. JAMES COLEMAN,
Surintendant du chemin de l'île du Prince-Edouard,
Charlottetown.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS.

A —RELEVÉ mensuel des frais de traction, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives, non compris le ballastage.	Dépenses.							Moyenne par mille parcouru.						
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris réparations aux pompes et réservoirs.	Diverses, y compris les dépenses du bureau et des remises à locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.
1882—Juillet	29,887	1,231 41	1,401 44	165 55	2,158 12	119 74	232 77	5,309 03	4·12	4·69	0·56	7·22	0·40	0·77	17·76
Août	31,773	1,308 63	1,639 54	150 09	2,560 76	46 15	171 23	5,876 40	4·11	5·16	0·47	8·06	0·15	0·54	18·49
Septembre	30,261	1,243 16	1,267 20	169 84	2,2[illegible]6 82	91 24	187 38	5,185 64	4·11	4·19	0·56	7·36	0·30	0·61	17·13
Octobre	31,827	1,291 80	1,895 83	202 21	1,573 06	262 65	441 68	5,667 31	4·06	5·96	0·63	4·94	0·82	1·39	17·80
Novembre	32,798	1,416 56	2,035 30	250 36	13,570 33	148 96	512 75	17,934 26	4·32	6·20	0·76	41·38	0·46	1·56	54·68
Décembre	22,763	1,195 74	1,502 22	212 47	2,735 31	9[illegible] 73	634 00	6,372 47	5·25	6·60	0·93	12·01	0·41	2·79	27·99
1883—Janvier	21,121	1,390 79	1,392 02	194 47	14 103 30	96 32	342 18	17,519 08	6·58	6·59	0·92	66·77	0·46	1 62	82·94
Février	18,179	1,153 07	1,284 23	75 74	1,718 14	12 06	405 02	4,648 26	6·34	7·06	0·41	9·45	0·07	2·23	25·56
Mars	21,372	1,149 04	1,434 70	66 78	2,069 97	41 87	270 69	5,033 05	5·38	6·71	0·31	6·96	0·19	1·26	23·54
Avril	19,283	1,049 61	1,009 96	32 46	1,445 27	48 44	171 45	3,757 19	5·44	5·24	0·17	7·49	0·25	0·89	19·48
Mai	25,030	1,129 77	1,373 68	29 37	1,381 42	51 54	257 15	4,222 93	4·52	5·49	0·11	5·52	0·20	1·03	16·87
Juin	29,466	1,229 99	1,414 42	163 85	1,705 67	320 87	149 53	4,984 33	4·17	4·80	0·55	5·77	1·08	0·50	16·82
Totaux	313,760	14,789 57	17,650 59	1,713 22	47,248 17	1,332 57	3,775 83	86,509 95	4·71	5·63	0·54	15·06	0·43	1·20	27·57

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE

DÉPARTEMENT DES

B.—RELEVÉ du service et de la consommation

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours des trains.				Parcours des locomotives.			
		De voyageurs.	De fret et mixte.	De ballastage.	Eclaireurs.	Avec convois.	Lège.	Pour les garages.	Total.
1882—Juillet	3,585	10,941	13,202	1,328	.....	25,471	174	5,785	31,430
Août	4,017	11,967	13,716	3,095	.....	28,778	30	6,326	35,134
Septembre	3,828	11,108	13,148	2,590	55	26,901	5	6,293	33,199
Octobre	4,065	11,076	14,019	1,911	44	27,050	489	6,669	34,208
Novembre	4,375	10,429	14,467	1,127	1,056	27,079	208	6,789	34,076
Décembre	3,015	2,166	14,289	.....	795	17,250	128	5,385	22,763
1883—Janvier	2,724	938	13,913	.....	1,840	16,691	9	4,421	21,121
Février	2,395	64	12,413	.....	1,772	14,249	124	3,806	18,179
Mars	2,912	.....	14,203	.....	2,723	16,926	240	4,206	21,372
Avril	2,569	2,217	12,602	.....	246	15,065	68	4,150	19,283
Mai	3,295	5,233	13,993	338	98	19,662	46	5,715	25,423
Juin	3,302	11,086	13,000	.....	.....	24,086	92	5,288	29,466
Totaux	40,082	77,225	162,965	10,389	8,629	259,2[illegible]8	1,61[illegible]	64,833	325,654

DU PRINCE-ÉDOUARD.

DES MACHINES.

des locomotives, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Parcours total.		*Moyenne des wagons par mille.	Moyenne du parcours.		Consommation.				Consommation pour 100 milles parcourus par les locomotives.			
Wagons.	Chasse-neige.		Par heure, sous vapeur.	Des wagons par mille de locomotive.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.	Boisseaux de charbon.	Chopines d'huile.	Livres de suif.	Livres de chiffons.
128,446	.....	5·04	8·76	4·08	13,157	1,188	1,033	401	41·86	3·78	3·29	1·27
152,614	.....	5·30	8·74	4·34	15,827	1,096	970	430	46·04	3·11	2·76	1·22
137,252	.....	5·11	8·67	4·13	12,737	1,098	880	402	38·36	3·30	2·65	1·21
149,546	.....	6·27	8·42	5·37	15,158	1,248	994	437	44·31	3·65	2·90	1·27
139,520	297	5·36	7·79	4·09	15,751	1,420	1,047	495	46·22	4·16	3·07	1·45
97,996	1,460	5·96	7·55	4·30	12,150	1,337	800	377	53·37	5·87	3·51	1·65
68,009	5,913	4·58	7·75	3·22	10,818	1,070	655	395	51·21	5·06	3·10	1·87
58,700	10,762	4·70	7·59	3·22	9,632	840	568	311	52·98	4·62	3·12	1 71
73,897	9,09[illegible]	5·20	7·34	3·45	11,138	918	706	367	52·11	4·30	3·30	1·71
86,621	185	5·84	7·50	4·49	8,677	696	594	317	41·99	3·60	3·08	1·64
113,872	.....	5·82	7·72	4·48	10,604	870	750	390	41·71	3·42	2·95	1·53
123,234	.....	5·11	8·62	4·18	11,065	936	794	406	37·55	3·17	2·69	1·37
1,329,707	7,71[illegible]	5·30	8 12	4·08	146,714	12,717	9,791	4,728	45·05	3·90	3·00	1·45

* A déduire de ces moyennes, le parcours des trains-éclaireurs.

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

C.—RELEVÉ mensuel du service des wagons, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Mois.	Voitures de première classe.	Voitures de seconde classe.	Wagons-poste, à bagage et des messageries.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons plate-formes.	Total.
	$	$	$	$	$	$
1882—Juillet	26,742	30,871	5,455	34,026	31,352	128,446
Août	28,891	34,984	5,580	36,300	46,859	152,614
Septembre	24,620	28,643	7,065	37,317	39,607	137,252
Octobre	28,652	30,883	6,606	51,484	31,921	149,546
Novembre	23,931	30,483	5,853	58,722	20,531	139,520
Décembre	15,643	19,071	4,520	44,624	14,138	97,996
1883—Janvier	14,796	14,056	5,001	22,126	12,030	68,009
Février	12,418	14,043	967	17,900	13,372	58,700
Mars	13,906	15,161	2,211	21,914	20,805	73,897
Avril	14,868	13,807	8,476	37,008	12,462	86,621
Mai	19,798	20,341	8,095	48,872	16,766	113,872
Juin	24,659	25,643	7,649	42,814	22,469	123,234
Totaux	248,924	277,986	67,478	453,007	282,312	1,329,707
Moins, ballastage	.....	12,033	.....	879	79,692	92,604
Balance	248,924	265,953	67,478	452,128	202,620	1,237,103

J. UNSWORTH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

D.—ETAT indiquant le nombre de locomotives et wagons disponibles le 30 juin 1882 et 1883.

Détails.	Locomotives.	Classification.										
		1re classe.	2e classe.	Wag. poste à bag'ge et messager's	Fermés et à bestiaux.	Wagons-pl'tef'rm's	Fourgons.	W. du pay.	Total.	Chasse-neige.	Flangers.	Total.
Disponibles le 30 juin 1882, propres au service....	15	14	12	2	142	89	3	1	263	5	6	11
do condamnés.....	3	.....	.....	.....	8	11	...	...	19	.....	...	....
Total du matériel, 30 juin 1882.....	18	14	12	2	150	100	3	1	282	5	6	11
Achetées et portées au compte du capital.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	...	...	.....	.....	...	....
do aux frais d'exploitation.....	*2	.....	.....	.....	....	.....	...	...	.....	.....	...	....
Construits aux ateliers du chemin de fer de Charlottetown et portés au compte du capital.....	.....	.....	.....	.....	25	25	...	...	50	2	...	2
Total du matériel.....	20	14	12	2	175	125	3	1	332	7	6	13
Condamnés le 30 juin 1882	1	.....	.....	.....	8	11	...	...	19	.....	...	....
do pendant l'année.....	.....	.....	.....	.....	5	2	...	...	7	.....	...	....
	1	.....	.....	.....	13	13	...	...	26	.....	...	....
Ajoutez ceux qui sont prop. au service et qu'on est à réparer.....	19	14	12	2	162	112	3	1	306	.....	...	....
Total du matériel au 30 juin 1883.....	20	14	12	2	175	125	3	1	332	7	6	13

* Les deux locomotives achetées et dont le prix d'achat est porté aux frais d'exploitation en remplacent deux qui ont été condamnées.

J. UNSWORTH,

Mécanicien-chef.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD,

DÉPARTEMENT DES MACHINES.

E.—ÉTAT COMPARATIF des dépenses du département des mécaniciens, pour l'exercice terminé le 30 juin 1882 et 1883.

——	1882.	1883.
Milles parcourus par les trains	253,185	248,819
do locomotives	317,194	313,760
do wagons	1,117,989	1,237,103
do chasse-neige	30,827	27,711
	$ cts.	$ cts.
Frais de traction	66,996 33	86,509 95
Coût des réparations aux wagons	16,872 71	17,432 82
do de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons	850 74	794 13
do des réparations aux voitures à voyageurs	10,984 41	12,047 43
do do wagons-poste, des messageries et à bagage	506 05	755 53
do do wagons à fret et fourgons	5,382 25	4,629 96
Frais de traction, par 100 milles parcourus par les trains	26 46	34 76
do do locomotives	21 12	27 57
do do wagons	5 99	6 99
Coût des réparations aux wagons, par 100 milles parcourus par les trains	6 66	7 00
do do do locomotives	5 31	5 55
do do do wagons	1 50	1 40
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons, par 100 milles parc. par les trains	0 33	0 31
do do do locomotives	0 26	0 25
do do do wagons	0 08	0 06
Réparations aux voitures à voyageurs, par 100 milles parcourus par les trains	4 33	4 84
do wagons-poste, des messageries et à bagage	0 20	0 30
do wagons à fret et fourgons	2 12	1 86

J. UNSWORTH,

Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE-DU-PRINCE-ÉDOUARD.

TABLEAU des accidents arrivés sur le chemin de fer de l'Ile-du-Prince-Édouard, pendant l'exercice terminé le le 30 juin 1883.

Date.	Heure du jour ou de la nuit.	N° du train.	Nature du train.	Nom du conducteur.	Nom du mécanicien.	N° de la locomot.	Lieu de l'accident.	Nom de la personne victime.	Voyageur ou employé.	Détails sur l'accident	Résultat de l'accident.	Verdict du coroner.
1882.												
17 juillet	7.10 a.m	1	Express....	D. H. Margown	M. D. Armour.	...	Stat. de Winsloe	John Robertson et sa femme, M. et Mme Ruel, Mme St. Elizia.	Voyageurs	L'essieu de la voiture de devant se brise tout près de la roue et deux voitures déraillent.	Contusions et légères coupures.	
24 nov..	6.30 a m	5	Omnibus.	Jno. Thompson	W. Watson	...	Près la ligne de comté.	Ed. Mulligan.....	Ni l'un ni l'autre.	Se trouvait sur la voie sous l'influence des liqueurs. Est écrasé.	Epaule et 3 côtes cassées, bles. au crâne et lésions internes.	

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU CHEMIN DE FER,
MONCTON, N.-B., 12 octobre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés suivants des opérations du chemin de fer d'embranchement de Windsor pendant l'année expirée le 30 juin 1883 :

N° 1. Compte du revenu.
" 2. Entretien de la voie et des travaux d'art.
" 3. Bilan général.
" 4. Etat des recettes mensuelles.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur en chef sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne, de 32 milles de longueur, a été exploitée pendant l'année par la Cie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions que l'année dernière, c'est-à-dire de garder pour elles les deux tiers des recettes brutes et de donner l'autre tiers à l'État, les frais d'entretien étant à la charge de ce dernier.

Les recettes brutes revenant à l'État se sont élevées à $24,113.89.

Les frais d'entretien de la voie et des travaux d'art ont été de $23,103.93.

Les recettes brutes ont été de $1,009.96.

La voie et tous les ouvrages dépendant du chemin ont été entretenus en bon état.

On a posé une certaine quantité de rails d'acier et un grand nombre de nouvelles traverses.

Plusieurs voies d'évitement ont été prolongées et améliorées.

Des réparations nécessaires ont été faites aux bâtiments, ponts et quais.

Les clotures le long de la ligne ont subi des réparations considérables.

Les recettes brutes accusent une augmentation sur celles de l'exercice précédent.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement,
Ottawa.

N° 1.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Exercice précédent.	Dépenses.	Exercice terminé le 30 juin 1883.	Exercice précédent.	Recettes—Un tiers.	Exercice terminé le 30 juin 1883.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
10,934 89	Entretien de la voie et des travaux..... ..... (Relevé n° 1.)	23,103 93	7,865 31	Transport des voyageurs	8,019 81
			12,228 01	Transport du fret.....	15,134 41
			959 87	Malles	959 67
10,118 30	Balance.....	1,009,96			
21,053 19		24,113 89	21,053 19		24,113 89

R. B. BOGGS,
Comptable E. de W.

MONCTON, N.B., 30 juin 1883.

N° 2.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

(Relevé N° 1.)—Entretien de la voie et des travaux d'art.

Exercice précédent.	Détails.	Exercice terminé le 30 juin 1883.
$ cts.		$ cts.
5,592 99	Réparations de la voie	5,879 63
397 00	Rails et attaches	3,095 63
2,834 03	Traverses	4,217 31
12 90	Cadenas d'aiguilles	23 50
678 12	Ponts	2,393 91
15 42	Signaux	18 52
357 71	Ponceaux et garde-bestiaux	122 57
242 55	Bâtiments et plateformes	2,361 70
439 05	Clôtures	1,332 96
8 05	Wagons à bras et wagonnets	94 83
949 50	Enlever la neige et la glace	414 12
235 49	Outillage et réparations	365 74
0 00	Quai à Windsor	9 40
1,104 63	Dépenses du bureau du comptable	1,268 44
232 11	Divers	1,505 65
13,009 55		
2,164 66	Moins—A déduire le compte des vieux matériaux...	
10,934 89		23,103 93

R B. BOGGS,
Comptable E. de W.

Moncton, N.-B., 30 juin 1883.

N° 3.—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Dt. Bilan général. Av.

		$ cts.			$ cts.
1883. 30 juin ..	Chemin de fer de Windsor à Annapolis	2,332 76	1883. 30 juin..	Chemin de fer Intercolonial.	4,602 98
	Fournitures	2,368 26		Compte fédéral	98 04
		4,701 02			4,701 02

R. B. BOGGS,
Comptable E. de W.

Moncton, N.-B., 30 juin 1883.

N° 4—CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

ETAT MENSUEL des recettes.—UN TIERS.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles.	Total.
1882.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Juillet	952 76	1,122 36	80 75	2,155 87
Août	1,014 95	1,122 04	80 76	2,217 75
Septembre	923 83	1,474 96	80 76	2,479 55
Octobre	763 42	1,724 70	79 74	2,567 86
Novembre	588 21	1,902 92	79 73	2,570 86
Décembre	656 07	1,308 54	79 73	2,044 34
1883.				
Janvier	440 69	870 19	79 73	1,390 61
Février	368 28	768 20	79 73	1,216 21
Mars	484 01	1,211 04	79 74	1,774 79
Avril	533 75	1,347 75	79 66	1,961 16
Mai	557 18	1,218 42	79 67	1,855 27
Juin	736 66	1,063 29	79 67	1,879 62
Totaux	8,019 81	15,134 41	959 67	24,113 89

R. B. BOGGS,
Comptable, E. de W.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1883.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
MONCTON, N.-B., 1er septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur l'entretien de l'embranchement de Windsor pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

La longueur de l'embranchement est la même que l'année dernière.

Voie.

8,064 pieds, ou environ un mille et demi des vieux rails de fer ont été enlevés et remplacés par des rails d'acier de 4½ pouces, pesant 57 lbs. à la verge.

La voie d'évitement, à la filature de coton de Windsor, a été prolongée.

Quelques changements et prolongements ont été faits aux voies d'évitement à la Jonction de Windsor.

Traverses.

14,006 traverses ont été renouvelées durant l'année, contre 8,100 l'année dernière.

Clôtures.

Sur l'espace d'un mille, les vieilles clôtures de perches ont été remplacées par des clôtures en fil de fer barbelé comme celles qui se trouvent sur la ligne-mère.

Des réparations considérables et nécessaires ont été faites aux clôtures sur toute la ligne.

Bâtiments.

Une gare et un dépôt de marchandises ont été construits à la Jonction-de-Windsor, pour desservir la ligne-mère et l'embranchement.

A Mount-Uniacke, les toitures de la gare et du dépôt des marchandises ont été recouvertes en bardeaux; la plateforme a été renouvelée.

Des dépôts d'outillage ont été établis pour les cantonniers à Stillwater et Ellershouse.

Des réparations nécessaires ont été faites au quai de Windsor.

Ponts.

Le vieux tablier du pont de la rivière Jordan a été remplacé par le tablier nouveau modèle dont sont revêtus les ponts de la ligne-mère.

La maçonnerie des piles a été complètement réparée et rejointoyée.

Un tablier nouveau modèle a été pareillement mis au pont de Big-Bog, et la maçonnerie des culées et des piles a été rejointoyée.

De légères réparations ont été faites au pont de Sackville.

Ponceaux.

Des réparations ont été faites aux ponceaux de Three-Mile-Plains et d'Ellershouse.

Un ponceau arqué, près de Newport, a été converti en pont à poutres (solives de fer) de 18 pieds de travée. Il n'y avait qu'un pied de remblai sur le sommet de l'arc, et il était impossible de faire tenir les voussoirs en place.

Au passage du chemin Windsor, à Three-Mile-Plains, les barrières à bestiaux (en pierre) ont été reconstruites.

La voie est en bon ordre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur en chef.

M. D. POTTINGER,
Surintendant en chef,
Moncton, N.-B.

ANNEXE No 5

No 1.

DÉPARTEMENT DES CANAUX.
BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT.
MONTRÉAL, 25 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel sur les ouvrages confiés à ma surveillance pour l'année 1882-83, expirée le 30 juin dernier.

Ces ouvrages sont les canaux de Lachine et de Beauharnois, sur le Saint-Laurent; le canal de Chambly et l'écluse et barrage de Saint-Ours, sur la rivière Richelieu.

Des états annexés indiquent le plus haut et le plus bas tirant d'eau sur les seuils d'entrée de chaque canal et de l'écluse de Saint-Ours, pour chacun des mois de la saison de navigation. On y trouve aussi les montants perçus pour amendes et dommages causés.

CANAL DE LACHINE.

Ce canal a été fermé par la glace le 1er décembre 1882, et rouvert à la navigation le 1er mai 1883. Il a été mis à sec pendant sept jours pour faire les réparations, du 24 au 30 avril, inclusivement.

Le trafic n'a subi aucune interruption sur ce canal durant l'exercice. Tous les ouvrages ont été maintenus en bon ordre et à la satisfaction du public.

Depuis le 1er juillet jusqu'à la clôture de la navigation, le trafic sur ce canal a atteint la moyenne des années précédentes; mais depuis la réouverture, ce printemps, jusqu'à la fin de l'exercice, les affaires ont été très actives, à ce point que l'écluse n° 5 pouvait à peine suffire. C'est la seule station du canal où l'écluse neuve n'est pas utilisée.

Les nouvelles écluses nos 1 et 2, du terminus de Montréal, ont été ouvertes au trafic le 25 juillet 1882; et les nos 3 et 4 le 1er mai 1883.

Depuis l'ouverture de la navigation ce printemps, un grand nombre de navires d'outre-mer, à voiles ou à vapeur, ont passé du havre dans le bassin n° 1 du canal et dans le bassin Wellington. Leur chargement consistait en charbon, sucre ou plâtre, pour les différentes manufactures et pour les usines du Grand-Tronc. Au moyen de ces bassins les cargaisons ont été tellement rapprochées de leur destination qu'il en est résulté pour les destinataires un bénéfice de 20 à 25 pour 100. Ces navires ont en général pris leur chargement de retour de madriers de pin et de phosphates sans quitter le canal, ce qui était encore un avantage pour les armateurs, qui n'étaient pas obligés de lester leurs navires avant d'aller charger ailleurs.

Les quais qui bordent le canal ont été placés sous le contrôle de notre bureau, le 25 octobre dernier, et la surveillance en a été confiée à un gardien. Depuis cette époque toutes les branches du commerce ont eu amplement de l'espace sur les quais, et tous les intéressés se montrent satisfaits. On remarquera de plus que les revenus provenant des navires allant à la mer montrent une augmentation considérable sur ceux des années précédentes.

Le trafic sur ce canal est maintenant aussi actif la nuit que le jour, et ceci s'applique même aux plus grandes goëlettes et barges lourdement chargées de grain. Le courant dans le canal a été tellement réduit par les travaux d'agrandissement, que les grandes barges tirant huit pieds d'eau, qui exigeaient auparavant huit paires de chevaux remorqueurs, peuvent maintenant le remonter avec deux paires. Les bateaux à vapeur qui parcourent le canal dans toute sa longueur,

le font en deux heures et demie, y compris les éclusages. Les barges remorquées par des vapeurs passent en trois heures, et quand le remorquage est fait par les chevaux il faut de quatre à cinq heures. Les remorqueurs cependant supplantent rapidement les chevaux dans le parcours entre les écluses ; mais les chevaux sont encore requis aux écluses mêmes, pour l'entrée et la sortie.

L'alimentation d'eau pour les moulins et manufactures que fournit le canal est probablement l'une des mieux conditionnées du pays, car le niveau des différents biefs ne varie jamais, durant l'année, de plus que deux pouces.

Les travaux exécutés par le surintendant pendant l'exercice comprend deux classes d'ouvrages : les "réparations" et la "construction."

Les réparations ont été ce qu'elles sont généralement et ont été bien exécutées. Toutes les constructions, les levées, les chemins de halage et autres, les fossés et les décharges, sont aujourd'hui dans un état de réparation qui ne laisse rien à désirer.

Les travaux portés au compte de la "construction" ont été exécutés à la journée; on a ainsi rajusté sur leurs pivots les portes des écluses neuves, pour rencontrer le travail d'affaissement des murs ; fourni et placé des appareils pour faire fonctionner les vannes des portes; construit et posé dans les trous-de-chaîne des charpentes à poulie, et remplacé par des chaînes les câbles de cuivre appliqués au fonctionnement des portes et dont on a reconnu l'inefficacité.

Il est dit plus haut que quatre des nouvelles écluses, nos 1, 2, 3 et 4, sont aujourd'hui en opération : l'écluse n° 5, qui est a l'entrée du canal, à Lachine, est aussi p ête pour le service, mais ne fonctionnera que lorsque le nouveau chenal de la section n° 11 sera complètement creusé, c'est-à-dire probablement cet automne.

La durée d'un éclusage par les nouvelles écluses nos 1 et 2 est de douze à quatorze minutes, et par les nos 3 et 4 de neuf à onze. Cette différence de temps provient de ce que la chute des deux premières écluses est de quatre pieds plus forte que celle des deux autres, ce qui exige des portes plus hautes et plus lourdes à manœuvrer, et le passage d'un plus grand volume d'eau pour emplir ou vider l'écluse.

On a posé des câbles de protection en fil de fer, aux portes d'amont de quatre des anciennes écluses. Quand ces portes sont fermées les câbles sont parfaitement rigides, en sorte que si un vantail de porte cédait sous le choc d'un bateau venant d'aval, l'autre vantail serait maintenu par le câble jusqu'à ce que le premier, sous la pression de l'eau, revint busquer. D'autre part, si le choc avait lieu du côté d'amont, il faudrait qu'il fût très violent pour que les portes fussent renversées malgré ces câbles. Quand les portes sont ouvertes, le câble se replie derrière le vantail à côté de la moise verticale du busc, où il n'est aucunement nuisible.

Cet appareil, bien que simple et peu coûteux, aura sans doute pour effet de faire éviter de graves accidents aux écluses où il est appliqué.

Une grande partie des bassins et des quais est encore dépourvue d'éclairage, et comme on les utilise beaucoup pour le chargement et le déchargement des navires durant la nuit, il est fort à désirer que l'on adopte sans retard quelque mode d'éclairage.

PONT DE LA NOUVELLE ÉCLUSE À LACHINE.

Tous les matériaux de la superstructure du pont que l'on doit ériger à la tête de l'écluse n° 5, ont été préparés par M. John McDougall, et le pont sera bientôt construit.

NOUVEAUX BASSINS SAINT-GABRIEL, nos 3 ET 4.

Les plans de ces bassins ont été préparés cet hiver, et en juin dernier on a reçu des soumissions approuvées pour leur construction. On a accepté la soumission de MM. Rodgers et Farrell, qui se préparent actuellement à commencer les travaux.

PORTES POUR LES NOUVELLES ÉCLUSES.

Ces portes ont été construites à l'entreprise par MM. O'Brien, Gordon et Bergin. Il y en a treize paires en tout, dont dix paires sont en place aux différentes écluses, et trois paires en réserve en cas d'accident.

A la fin de l'exercice 1881-82, toutes les portes étaient installées et il ne restait plus qu'à leur poser quelques ajustages du haut et les appareils de fonctionnement. A la clôture de la navigation toutes les portes étaient au grand complet, sauf celles de Lachine, qui n'ont été terminées que ce printemps. Les portes de réserve avaient été complétées avant l'hiver.

L'estimé final fut envoyé à l'ingénieur en chef en avril dernier, et le compte des entrepreneurs a été réglé définitivement.

TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT.

DIVISION DE MONTRÉAL.

Cette division s'étend entre le port de Montréal et la Côte Saint-Paul, soit 4 $\frac{86}{100}$ milles de long, et comprend les sections nos 1 à 7. Tous les travaux de ces sections étaient terminés à la date du dernier rapport annuel, et les comptes des entrepreneurs réglés.

DIVISION DE LACHINE.

Cette division est longue de quatre milles, entre la Côte Saint-Paul et Lachine, et comprend les sections nos 8, 9, 10 et 11. M. H. H. Killaly a le contrôle de cette division, en qualité d'ingénieur local adjoint.

Sections 8, 9 *et* 10.

Les travaux de cette section sont terminés, comme je l'ai mentionné dans mon rapport de l'année dernière ; dans le cours de l'année actuelle on a réglé définitivement les comptes des entrepreneurs pour les sections 8 et 10.

Section n° 11.

Les travaux de cette section consistent dans l'ouverture d'un nouveau chenal et d'un havre, à même le lit de la rivière et à l'extérieur du havre actuel, à Lachine.

Durant le présent exercice on a surtout travaillé à l'assèchement du bassin compris entre les deux barrages en travers, et à y creuser le chenal ; à enlever le barrage d'aval ; à déblayer une partie de la grande jetée, pour en relier les deux rangées de caissons par des moises horizontales ; à remplir entre les murs construits sur la rangée des caissons de 30 pieds, et faire le talus derrière les murs, sur d'autres parties de la section. On a aussi construit quelques verges du mur latéral cimenté.

La superficie du bassin qu'il fallut dessécher, pour faciliter le creusage d'un chenal de 200 pieds de large, représente un peu plus que 19 acres, avec une profondeur moyenne d'eau de 12 pieds, quand on commencé à faire jouer les pompes. Le périmètre des barrages était de 4,622 pieds.

La première opération de la saison fut une tentative d'assécher ce bassin, mais il se produisit des affouillements et des fuites qui rendirent la chose impraticable ; on essaya des réparations partielles en différents points, mais sans effet sensible. Il fut donc décidé d'enfoncer des palplanches de huit pouces d'épaisseur sur la plus grande partie de la longueur des barrages.

Les entrepreneurs employèrent les mois de juillet et août à enfoncer ces palplanches ou pilots, qui eurent pour effet d'arrêter presque complètement les fuites.

L'excavation du roc fut commencée le 17 septembre, et continuée pendant tout l'hiver avec autant d'hommes qu'il était possible d'en employer avec avantage.

Quand on eut complété l'excavation du bassin d'amont et avant d'enlever le barrage en aval, on jugea à propos de raffermir la double rangée de caissons de la grande jetée, en aval de ce barrage, par des moises transversales, avant de les soumettre de nouveau à la pression extérieure. Cet ouvrage fut commencé immédiatement d'après les ordres donnés, et ce fut une lourde besogne que d'enlever les matériaux gelés qui couvraient les caissons, de charroyer les glaces et les neiges, de tailler la glace dans le bassin autour des caissons, enfin de se procurer des moises parmi les cageux encastrés dans une glace épaisse,

Après la pose des moises et l'enlèvement du barrage, on procéda à l'excavation de son emplacement. Cet ouvrage, commencé le 16 mars, fut achevé le 3 avril. On n'éprouva aucune difficulté à maintenir à sec cette section.

Dans le cours des derniers trois mois, les entrepreneurs n'employèrent qu'un petit nombre d'hommes à niveler la nouvelle jetée et à y planter des poteaux d'amarrage. Durant les trois dernières semaines de juin, deux escouades de maçons ont travaillé au mur du côté sud.

EXTENSION DE LA JETÉE D'ABORDAGE.—CHEMIN DE FER DU GRAND TRONC, GARE DE LACHINE.

Cet ouvrage consiste dans le prolongement en amont de l'ancienne jetée du Grand Tronc sur une distance de 320 pieds; il est construit sur des caissons détachés à base carrée de 30 pieds de côté, et espacés de 20 pieds. La jetée se termine en amont par un brise-glaces construit sur un caisson de 70 x 40 pieds et bordé en chêne de 6 pouces d'épaisseur.

Le contrat a été adjugé le 16 mars 1882 à MM. D. et W. Gaherty et Cie, et les travaux ont été commencés le 27 juin et terminés le 18 décembre de la même année. On a signé depuis un règlement de compte définitif avec les entrepreneurs.

Dans la superstructure des caissons et le pontage des ouvertures, on a pris en considération l'établissement d'une voie ferrée que la compagnie du Grand-Tronc a posée quand nos travaux furent terminés.

Le bateau passeur de Caughnawaga ayant abandonné le service de bonne heure l'automne dernier, le succès de cette entreprise comme abordage d'hiver est encore indécis.

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Ce canal a été fermé par les glaces le 30 novembre 1882, et rouvert le 30 avril 1883.

Un sérieux accident eut lieu le 25 août 1882, causé par le vapeur *Prince Arthur*, qui en remontant le canal, durant la nuit, vint heurter les portes de l'écluse n° 13, dont trois furent renversées. L'écluse était remplie en ce moment et des bateaux y faisaient leur entrée.

Le bief en amont de l'écluse, long de six milles, se déversa dans le bief d'aval, causant des dommages considérables aux levées et aux récoltes, par le débordement des eaux. La navigation n'a été interrompue que pendant 48 heures.

On a exécuté durant l'année beaucoup de réparations et de modifications, dont les principales sont énumérées ci-après.

ÉCLUSES ET PORTES.

Aux écluses nos 10, 11, 12 et 13, on a remis en place les pierres de couronnement des bajoyers qui avaient été dérangées par les bateaux; on a aussi réparé les marches de pierre des mêmes écluses, de même qu'aux nos 7, 8 et 9.

On a construit quatre paires de portes neuves et réparé deux paires fort endommagées. Deux paires des portes neuves étaient pour l'écluse de Saint-Ours. On les y a transportées au complet et mises en place. La troisième paire est en réserve pour l'écluse n° 13, et la quatrième a été posée à l'écluse n° 7. Les portes endommagées par le vapeur *Prince Arthur* à l'écluse n° 13, ont été conduites au chantier, réparées et replacées dans l'écluse. Les portes d'amont de l'écluse n° 11 ont subi de fortes réparations. Ces portes, ainsi que celles des écluses nos 12 et 13 ont été ajustées et équilibrées.

Dix poteaux d'amarrage neufs ont été placés aux différentes écluses et deux ont été réparés.

DÉVERSOIRS.

La reconstruction des murs du coursier du déversoir à Valleyfield, commencée l'année dernière, a été continuée et achevée cette année, de même que le clôturage en

fer qui couronne ces murs. On a aussi élevé une clôture de fer, chaque côté du pont du déversoir, près le moulin de McDonald.

PONTS.

Le pont tournant de l'écluse n° 14, à Valleyfield, a été transporté du centre de l'écluse à son extrémité d'amont. Dans ce but on a dû construire de nouvelles culées, la plateforme de la voie des galets, ainsi que les abords du pont. Ce changement a été exécuté à la demande de plusieurs citoyens de Valleyfield.

Les ponts tournants des écluses nos 10, 11 et 13 ont été réparés et consolidés. On a aussi reconstruit un des abords du pont de l'écluse n° 10.

On a construit plusieurs ponts fixes: un sur le déversoir, au moulin de McDonald, à Valleyfield, auquel on donna 24 pieds de largeur, au lieu de 12 pieds qu'il avait auparavant, ce qui entraîna l'extension de la maçonnerie des piles et des culées;—trois autres, encore à Valleyfield, sur le grand déversoir de l'écluse n° 14 et son coursier d'amont;—et un cinquième sur le déversoir n° 7.

On a aussi construit un grand pont sur un bras du Saint-Laurent entre Saint-Timothée et la Grande-Ile.

Dix ponts de ferme sur les décharges ont été reconstruits et on en a réparé beaucoup d'autres.

BATISSES, CLÔTURES, ETC.

La maison de l'éclusier au n° 12 a été reconstruite presque en entier, à l'intérieur, y compris les planchers, les plafonds, les divisions, les portes et les fenêtres ; et on l'a bien peinturée au dedans et au dehors. Il en a été de même pour les deux maisons occupées par les éclusiers du n° 23. On y a de plus rebâti les cheminées et ajouté pour chacune une cuisine en aile.

La maison du gardien au pont Saint-Thimothée et celle du passeur n° 2 ont subi de grandes réparations.

Les maisons des maîtres-éclusiers aux nos 7, 8, 9, 10, 12, 13 et 14 ont été peinturées en dedans et en dehors, de même que celles des éclusiers des nos 7, 8, 9 et 10.

Le nouveau chantier a été mis en pleine opération cette année, et on y a ajouté quelques nouvelles pièces de mécanisme. C'est maintenant un atelier très bien monté de ce genre.

JETÉES ET PILIERS.

La jetée du côté sud, à l'entrée d'amont du canal, a été reconstruite au-dessus du niveau des eaux basses, et son extrémité jusqu'à cinq pieds au-dessus de ce niveau. Cette jetée est longue de six cents pieds et large de douze.

Le pilier de garde, côté nord, en aval du pont Saint-Thimothée, a été reconstruit et rempli de pierres. Tous les autres piliers et les jetées ont été maintenus en bon état.

LEVÉES, DIGUES, BARRAGES, ETC.

Les digues et les barrages ont subi des réparations considérables. La levée du canal en aval de l'écluse n° 13, qui avait été fortement endommagée par le débordement des eaux, lors de l'accident du mois d'août dernier, a été réparée et rehaussée.

On a préparé deux cents poteaux d'amarrage, dont la plupart ont été plantés dans les levées; les autres seront placés dans le cours de la saison actuelle.

Tous les fossés et les décharges ont été curés avec soin.

Les voies publiques qui, sur une distance de 27 milles, suivent la levée du canal et les barrages, ont été maintenus en bon ordre.

Les chardons et autres mauvaises herbes ont été fauchées en temps propice, sur toute l'étendue des terrains du canal.

Durant l'année écoulée, on a maintenu l'eau du canal à un niveau d'un peu plus que neuf pieds sur les seuils des écluses. Le fond des biefs est tellement envasé qu'il sera bientôt nécessaire d'y faire travailler des dragueurs à vapeur.

CANAL DE CHAMBLY.

La navigation n'a été interrompue sérieusement que pendant 30 heures, par une barge qui, le 21 octobre dernier, entrant d'amont dans l'écluse n° 5 avec trop d'impulsion, en emporta les portes d'aval.

Le canal a été fermé par les glaces le 29 novembre 1882, et rouvert le 1er mai suivant.

Les travaux exécutés pendant l'exercice sont de deux catégories, savoir: les réparations ordinaires, et les constructions imputables au revenu.

RÉPARATIONS ORDINAIRES.

A l'écluse n° 1 on a renouvelé l'assortiment des pièces de barrage. A l'écluse n° 2 on posa à neuf l'entretoise supérieure et un balancier à l'une des portes d'amont, et on répara les heurtoirs. A l'écluse n° 3 on répara les piliers de garde. Les portes de l'écluse n° 5, que la barge *Cooper* avait endommagées, furent réparées et reposées, immédiatement après l'accident; mais au printemps on reprit ces réparations pour poser aux portes d'aval un balancier neuf et une ventelle. Les piliers de garde en aval furent aussi réparés. On posa un balancier neuf à l'écluse n° 6 et deux autres à l'écluse n° 7. On construisit une paire de portes de réserve et quatre balanciers ainsi que quelques autres pièces en bois.

Dans le voisinage des ponts nos 3, 4 et 6 ainsi qu'à l'écluse n° 3, on a étendu une couche de gravier large de huit pieds, sur le sommet de la levée.

Les murs de batillage entre l'Ile Sainte-Thérèse et Chambly ont été réparés et on en a reconstruit 1,450 verges de long. On a posé sur les levées cent poteaux d'amarrage neufs, et un grand nombre d'autres sont préparés et tenus en réserve. Tous les tunnels-aqueducs et les fossés ont été nettoyés durant le mois de mars, et on a réparé deux déversoirs, dont l'un a reçu un plancher neuf.

Ce printemps on a reconstruit le pont tournant n° 2, y compris les fondations; de même que l'un des ponts du chemin de halage. A tous les autres ponts tournants on a renouvelé les pièces de défense et fait quelques réparations, au besoin.

Toutes les bâtisses ont subi les réparations ordinaires. Au bureau du canal on a posé des doubles châssis. On a reconstruit les maisonnettes des gardiens aux écluses nos 2, 3, 4, 5 et 6, ainsi qu'aux ponts nos 2, 3, 4 et 5. On en construit une de plus grandes dimensions (20 sur 15 pieds) aux écluses accolées 7, 8 et 9.

On a préparé du bois de charpente, etc., pour la construction de trois phares et d'un atelier de charpentier.

Le dragueur à vapeur et ses chalans ont été mis en hivernage à Chambly. En mars et avril ils subirent des réparations complètes, et la coque du dragueur fut presque reconstruite. Deux grands chalands et trois petits, plus douze boîtes à bascule, furent construits pour l'usage du dragueur.

Ecluse n° 1, à Saint-Jean.

Dans le cours du mois d'avril on démolit et reconstruisit, sur une longueur de 30 pieds, le mur du côté est, qui surplombait et menaçait de tomber.

Ecluses nos 7, 8 et 9, à Chambly.

Ces écluses sont accolées. Elles étaient depuis longtemps dans un état de délapidation croissante. Pendant l'hiver et le printemps dernier on y a fait de grandes réparations. L'écluse centrale, n° 8, a été reconstruite presque en entier. En décembre, la face des murs des deux côtés de l'écluse n° 8 et du côté ouest de l'écluse n° 9 fut démolie. La partie inférieure de ces murs fut reconstruite avec une façade enpièces de bois superposées dont les extrémités saillantes furent blindées en tôle à chaudière

Cette façade en bois s'élève à une hauteur de sept pieds au-dessus des seuils et est boulonnée au remplissage en maçonnerie et béton. La partie supérieure du mur est construite en pierre de taille. On a aussi reconstruit une partie du radier et le busc entre ces deux écluses.

Le busc d'aval de l'écluse n° 7 a été réparé et renforcé.

La partie des murs non reconstruite a été rejointoyée en ciment.

Quais.

La superstructure du quai n° 3, à Saint-Jean, sur une longueur de 625 pieds, a été reconstruite en septembre et octobre 1882.

Le quai n° 2, aussi à Saint-Jean, a été réparé, et la partie supérieure du bordage a été renouvelée sur une longueur de 764 pieds.

DRAGUEUR A VAPEUR.

En juillet 1882, le dragueur a été employé au nettoyage et au creusage du fond du canal entre l'écluse n° 1 de Saint-Jean et le pont de Jones. Ensuite et jusqu'au commencement d'octobre il travailla aux endroits les plus défectueux du canal entre l'écluse n° 1 et l'île Sainte-Thérèse. En octobre le dragueur fut envoyé à Saint-Ours, et en novembre, avant la clôture de la navigation, il revint à Chambly avec ses accessoires prendre ses quartiers d'hiver.

En avril, le dragueur, ses chalans, etc., furent complètement réparés et appareillés.

Depuis l'ouverture de la navigation jusqu'à la fin de l'exercice, le dragueur fut employé dans les petits biefs, à Chambly, en aval de l'écluse n° 2, à nettoyer le fond.

Les déblais furent en grande partie utilisés à remplir des quais, à élever et élargir les levées, chemins, etc. Une petite quantité que l'on n'a pu utiliser, près de Saint-Jean, fut déversée dans la rivière. En plusieurs points, le long du canal, où l'espace le permettait, on fit des amas de réserve, de ces surplus.

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

La navigation fut fermée par la glace, à cette écluse, le 28 novembre 1882, et rouverte le 29 avril 1883. En juin il y eut une interruption de 28 heures à la navigition, quand on remplaça les vieilles portes par les neuves, qui avaient été construites sur les chantiers du canal de Beauharnois.

Le barrage fut recouvert en madriers de pin de trois pouces, et on s'est procuré dix-huit toises de pierres qui furent empilées sur les deux rives, pour servir au besoin.

Les chalans de service furent halés à terre et réparés, et on construisit un bateau passeur ainsi qu'un petit bac.

Le débarcadère en amont de l'écluse fut enlevé en automne et replacé au printemps. Six poteaux d'amarrage que la glace avait rasés ce printemps, sur les piliers de garde, en amont de l'écluse, furent remplacés par des poteaux en boîte que l'on peut enlever chaque automne.

En mars on scia la glace le long des piliers et des portes pour les mettre, autant que possible, à l'abri d'accidents.

La maison du surintendant et celles des éclusiers ainsi que les bâtiments adjacents et les clôtures subirent des réparations.

Le fond de l'écluse a été examiné par un plongeur, et la fuite au sujet de laquelle j'ai déjà fait rapport a été trouvée dans le même état et n'a pas agrandi.

OUVRAGES NOUVEAUX.

Ces ouvrages ont été entrepris pour faciliter l'accès à l'écluse. Les navigateurs se plaignaient de ce que le vent de l'ouest les jetaient sur les battures de la côte est, d'où il leur était difficile d'atteindre l'écluse. Pour remédier à cet inconvénient, il a été décidé de construire, du côté est, en amont et en aval de l'écluse, une rangée de piliers destinés à protéger les estacades qui retiendraient les bateaux dans le chenal, et de creuser celui-ci, jusqu'à une profondeur de huit pieds à l'eau basse.

10—6

Cinq de ces piliers sont placés en aval de l'écluse ; ils ont 20 pieds de long par 12 de large et de 16 à 20 de hauteur.

Il y a également cinq piliers en amont de l'écluse, dont quatre ont 20 par 18 pieds de base et 16 à 21 pieds de hauteur ; le cinquième, ou le pilier de tête, a 20 par 30 pieds de base et 15 pieds de hauteur.

Ces piliers sont tous remplis de pierre et revêtus en madriers depuis le sommet jusqu'au-dessous du niveau d'automne, ou niveau ordinaire de la glace. Le pilier de tête est en forme de brise-glace ; deux de ses côtés sont inclinés à un angle de 45 degrés, et revêtus en madriers d'épinette rouge de quatre pouces.

Les estacades ont une longueur totale de 1,000 pieds, dont 500 en amont de l'écluse et 500 en aval. Elles ont une largeur de trois pieds, et sont reliées entre elles et attachés aux piliers au moyen de fortes chaînes.

Le creusage du chenal et de l'emplacement des piliers fut exécuté par le dragueur à vapeur n° 1, en octobre et novembre 1882.

Les piliers furent commencés en novembre 1882 et terminés en mars 1883. Les estacades, commencées en mai 1883, étaient à peu près terminées à la fin de l'année et furent mises en place peu de temps après.

Ces ouvrages, je crois, rencontreront pleinement l'objet en vue, et les capitaines de bateaux et navigateurs qui fréquentent cette route ont déjà exprimé hautement leur satisfaction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très humble serviteur,

E. H. PARENT
Ingénieur surintendant

Canal Lachine.

État indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1—Busc inférieur.		Écluse n° 5—Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1882.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	21 9	19 6	13 6	12 4
Août	19 8	19 10	12 2	11 9
Septembre	19 0	18 0	11 9	11 1
Octobre	18 8	17 1	11 4	10 7
Novembre	17 8	16 9	11 0	10 4
Décembre	30 2	16 6	12 0	10 2
1883.				
Janvier	28 6	23 1	11 3	10 3
Février	26 3	24 3	10 7	9 4
Mars	26 9	24 8	10 5	8 11
Avril	32 10	22 3	13 7	9 6
Mai	22 8	20 10	14 4	12 3
Juin	23 1	21 8	14 4	13 8

Canal Beauharnois.

État indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Écluse n° 6—Busc inférieur.		Écluse n° 14—Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1882.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	13 3	11 8	12 10	12 5
Août	11 8	11 4	12 9	12 4
Septembre	11 4	11 3	12 5	11 10
Octobre	11 2	9 8	12 0	11 8
Novembre	9 8	9 6	11 11	11 3
Décembre	10 10	9 4	12 0	11 0
1883.				
Janvier	17 6	10 0	11 6	10 10
Février	16 6	14 1	11 6	10 5
Mars	17 6	14 4	11 6	10 10
Avril	14 6	12 10	12 10	11 3
Mai	13 4	12 3	13 2	12 1
Juin	13 9	13 3	13 2	12 8

Canal Chambly.

État indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et sur celui de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Écluse n° 9—Busc inférieur.		Écluse n° 1—Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1882.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	12 6	10 4	9 7	8 5
Août	11 5	9 4	8 7	7 9
Septembre	10 0	8 7	8 8	7 3
Octobre	10 1	9 4	8 6	7 6
Novembre	9 7	8 8	8 2	7 0
Décembre	9 5	8 3	7 4	7 0
1883.				
Janvier	9 4	8 5	7 4	7 0
Février	10 9	8 9	8 0	7 0
Mars	11 3	9 9	8 9	7 6
Avril	20 2	10 2	11 8	7 7
Mai	16 9	14 10	11 6	9 10
Juin	16 8	13 4	11 0	9 8

Écluse Saint-Ours.

État indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883. (D'après les rapports du surintendant.)

Moms.	Busc inférieur.		Busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1882.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	13 5	10 4	10 11	9 6
Août	10 9	9 9	9 5½	8 10
Septembre	10 4	9 3	9 3	8 5
Octobre	10 1	8 0	9 4½	8 10
Novembre	8 10	7 7	9 2	8 3
Décembre	13 4½	7 6	9 1	7 9
1883.				
Janvier	12 9	11 3	8 7	7 11
Février	12 10	12 1	9 1½	8 4
Mars	12 7	11 10	9 2	9 0
Avril	22 3	11 4	18 1	9 2½
Mai	15 11	13 10	14 1	12 2
Juin	16 2	13 2	13 9	11 2

Canal Lachine.

État du montant perçu pour amendes et dommages, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1882.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
5 juill.	F. L. T. Adams	E. Jefo	4 00		
5 sept.	Barge Dorchester	Cie du St-L. et de T. de C.	10 00	30 00	
9 do	Prop. "Alma Munro"	J. H. Scott	10 00		
20 do	McCuaig	Murphy	20 00		
1er nov.	Barge Florella	H. Cassidy		15 00	
22 do	Vapeur I. K. Hard	S. St. Denis		2 00	
1883.					
11 mai...	Barge Ned	James Whelan	10 00	81 20	
21 juin.	Transport du chêne carré	Cie de la Baie Collins	4 00		
			$58 00	$128 00	$186 20

M. CONWAY,
Contrôleur.

Bureau du canal Lachine,
Montréal, juillet 1883.

Canal Lachine.

État du montant perçu pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et l'hivernage des bâtiments, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Date.	Items.	Nombre.	Taux.	Montant.
1882-83.			$ cts.	$ cts.
	Bois de chauffage			1,027 78
	Hivernage de bâtiments			212 66
	Total			1,240 44

JOHN O'NEILL,
Percepteur.

Bureau du percepteur,
Montréal, 3 juillet 1883.

Canal Lachine.

État du montant perçu pour l'usage du bassin et des levées, bois de chauffage, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Date.	Items.	Montant.
1882–83.		$ cts.
	Usage du bassin	892 59
	Usage d'emplacements pour bois de chauffage	113 52
	Usage des levées	121 00
	Vente d'une barge abandonnée	30 75
	Perçu de Muir et fils, pour transport de charbon	25 46
	Total	1,183 32

M. CONWAY,
Contrôleur.

Bureau du canal Lachine,
Montréal, juillet 1883.

Canal Beauharnois.

État du montant percu pour amendes et dommages, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Date.	Nom du bâtiment.	Propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1882.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 sept.	Propulseur "Alma Munro"	Cap. Scott	40 00		
26 do	Barge "Wheat Bin"	Cie de transport de Montréal.		5 00	
25 oct.	Vapeur "Chieftain"	Calvin et fils	5 00		
25 do	Propulseur "Europe"	— Sullivan		20 00	
18 nov.	Barge "Montreal"	Cie de transport de Montréal.		14 15	
1883.					
16 mai	Propulseur "Prussia"	— Chesnut		6 00	
25 juin.	do "City of Montreal."	— McQuordale		14 00	
			45 00	59 15	104 15

J. F. BÉIQUE,
Contrôleur.

Bureau du canal Beauharnois,
Melocheville, juillet 1883.

CANAL CHAMBLY.

ÉTAT des amendes et dommages perçus pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Nombre.	Dommages.	Total.
1882.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 juillet	Saint-Joseph	N. Lamy		5 00	
11 sept.		H. Boivin	1 00		
18 ào		A. Deschamps	1 00		
19 do	L'Exportation	J. Caron	2 00		
	Total		4 00	5 00	9 00

C. ULRIC,
Contrôleur.

BUREAU DU CANAL CHAMBLY,
CHAMBLY, juillet 1883.

No. 2.

CANAUX DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

RAPPORT POUR L'EXERCICE EXPIRÉ AU 30 JUIN 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport sur les divers travaux sous mon contrôle, sous le titre Entretien, pour l'exercice expiré au 30 juin 1883.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. STARK,
Ingénieur surintendant, C.R.O.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des C. F. et C.

ENTRETIEN.

CANAL SAINTE-ANNE.

La navigation s'est fermée sur ce canal le 30 novembre 1882, et s'est rouverte le 30 avril 1883.

La circulation n'a pas été interrompue et il n'y a eu qu'un seul accident. Une vieille barge appelée *Faith*, en touchant une batture, a coulé à fond dans le chenal en amont de l'écluse. Elle fut enlevée de suite cependant et la navigation n'en a aucunement souffert.

Les estacades entre les piliers, à travers la batture en aval du canal ont été réparées, et il a été construit, près de l'entrée du chenal, un pilier dont le besoin se faisait vivement sentir, afin de faire passer les barges enfermées par les estacades.

Les réparations ordinaires ont été faites aux portes d'écluse, quais, poteaux d'amarrage, etc., et on a rejointoyé les murs de l'ancienne écluse, là où c'était nécessaire.

La maison que le percepteur habite a été réparée et il a fallu en élever le corps de deux pieds, parce que le terrain situé aux alentours a dû être exhaussé pour le mettre à la hauteur des murs de la nouvelle écluse.

Une couple de piliers d'estacade ont également été placés en amont de la nouvelle écluse pour mieux guider les navires, et les feux d'alignement ont été peinturés en neuf et ont subi d'autres réparations.

CANAL DE CARILLON.

Ce canal a été fermé le 27 novembre 1882 et rouvert le 28 avril 1883.

La circulation n'a pas été interrompue de l'année.

Le canal n'a eu besoin d'aucune réparation. Des clôtures ont été faites aux alentours des nouvelles écluses, des quais et des jetées conductrices, et on a fait du remblai en certains endroits.

Il a aussi été construit des abris pour les éclusiers.

Les chemins placés sous le contrôle du département ont été nivelés et les clôtures réparées. En présence du fait que le vieux canal ne sert plus et que ces chemins ne sont et ne pourront jamais être utilisés, parce qu'ils sont trop éloignés du nouveau canal, on se demande si l'on ne devrait pas les remettre à la municipalité dans laquelle ils sont situés, en l'obligeant, comme cela a été fait ailleurs, de les entretenir à l'avenir.

L'ancien canal a été finalement abandonné le 27 août 1882.

CHUTE-À-BLONDEAU.

Fermé le 27 novembre 1882, il fut rouvert le 28 avril 1883. L'ancienne écluse sert encore malgré qu'elle soit en mauvais état, car plusieurs des vapeurs servant de remorqueurs ne peuvent remonter le courant qui existe encore à la Chute.

Des réparations considérables durent être faites à la maçonnerie et aux buscs, etc., de l'écluse, et l'on s'est procuré de nouveaux balanciers pour les portes. Au printemps des mesures furent aussi prises pour exhausser l'écluse si la crue des eaux de la rivière devenait trop forte, Mais il n'a pas été nécessaire de faire ces travaux. Il faudra examiner la question de desservir plus efficacement le trafic qui monte à cet endroit, parce que lors de la crue des eaux de la rivière des Outaouais, le courant est tellement fort qu'il faut de toute nécessité avoir recours à l'ancienne écluse. Il y a deux manières d'arriver à ce résultat : la première serait d'établir le service permanent d'un remorqueur à mancelle à un endroit convenable, la seconde de construire un canal et des écluses ayant les mêmes dimensions que ceux dernièrement construits à Carillon.

CANAL DE GRENVILLE.—GREECE'S POINT.

Fermé le 27 novembre 1882 et rouvert le 1er mai 1883.

On s'est encore servi cette année, à l'entrée du canal, des anciennes écluses, mais les portes et le mécanisme avaient subi d'importantes réparations.

L'écluse supérieure sur la partie agrandie du canal était prête à servir à l'ouverture de la navigation. Les anciennes écluses accolées qu'il y avait à cet endroit ont été abandonnées. Comme elles s'en allaient en ruines et qu'elles se trouvaient à proximité des nouvelles constructions, ces écluses étaient depuis longtemps une source d'anxiété pour la navigation. La circulation pendant la saison s'est faite par la nouvelle écluse, qui a fonctionné d'une manière satisfaisante.

Les écluses entre Greece's Point et Grenville n'ont pas eu besoin de réparations de quelque importance, mais des travaux considérables durent être faits pour les clôtures, chemins de halage et berges, ainsi que sur les enrochements le long des talus.

Je dois mentionner que la navigation de ce canal est soumise à de graves inconvénients, parce que les bateaux et les remorqueurs se rencontrent à d'autres endroits qu'à ceux qui ont été élargis dans ce but, lors de la construction du canal. Il semble être de règle que ces rencontres aient rarement lieu aux endroits destinés à cette fin, et il en résulte en conséquence de nombreux cas de confusion et de retard.

Il est possible qu'en présence du fait que les expéditeurs projettent d'augmenter la capacité de leurs bateaux à vapeur et barges, il soit nécessaire d'élargir avant longtemps les parties étroites du canal et de leur donner les dimensions actuelles des endroits de rencontre.

CANAL DE LA CULBUTE.

Les écluses et les digues à cet endroit fonctionnent bien. Le pont-levis de Chapeau avait besoin de quelques réparations.

Le barrage aux rapides du Rocher-Fendu a été terminé le 2 mars dernier; ce barrage, ainsi que celui des chutes du Grand-Calumet, font maintenant le service pour lequel ils ont été construits.

Tout porte à croire que ces constructions donneront les résultats attendus, mais ce point ne sera réglé d'une manière satisfaisante que si les eaux de la rivière des Outaouais deviennent très basses.

Il n'y a eu aucun trafic sur ce canal.

D. STARK,
Ingénieur-surintendant, C. R. O.

CONSTRUCTION.

SAINTE-ANNE-DE-BELLEVUE.

Tous les ouvrages de construction entrepris par Baskerville et Cie ont été terminés pendant l'année, sauf quelques travaux d'arasement, d'achèvement et de nivellement.

La maçonnerie de l'écluse a été achevée, et à l'exception des portes, tout ce qui a rapport à l'écluse était prêt à servir à l'ouverture de la navigation. Les portes sont maintenant en place. Les murs de soutènement tant en amont qu'en aval de l'écluse sont construits jusqu'aux endroits où il n'y a pas d'eau, et les autres parties, au delà de ces endroits (et qui ont peu d'étendue), l'auraient été également si l'eau de la rivière ne s'était maintenue cette année à une hauteur extraordinaire, ce qui a empêché d'établir convenablement les caissons de fondation.

MM. Baskerville et Cie, pour terminer leur entreprise, n'ont plus qu'à achever ces parties du mur de soutènement, à établir des poteaux d'amarrage et à faire le nivellement général ; quand ils pourront commencer à travailler ce sera bientôt fini.

Au mois de septembre dernier, dans le but de redresser le chenal en amont de l'écluse supérieure, un contrat a été passé avec MM. E. E. Gilbert et fils, qui, à la même époque, se mirent à construire un dragueur d'après un système amélioré, et au moyen duquel ils prétendent pouvoir exécuter les travaux rapidement. Ce dragueur n'a pas encore fonctionné, mais on espère pouvoir s'en servir vers la fin du mois d'août.

Depuis le commencement de juin cependant, les machines à forer sont employées à percer et faire sauter le fond du chenal, afin de le préparer pour la drague.

CANAL DE CARILLON.

Pendant la première partie de l'exercice, les entrepreneurs, MM. R.P. Cooke et Cie, ont terminé ce qui restait à faire sur la levée principale formant le canal entre les écluses; l'hiver dernier ils ont construit la rampe qui relie le nouveau et l'ancien canal à l'entrée inférieure.

Ce travail complétait leur entreprise, sauf qu'il restait encore à creuser quelque peu à l'entrée inférieure pour atteindre la profondeur mentionnée au contrat.

Du milieu de février au commencement de mai il a été construit cinq piliers en coffrage, séparés par des estacades sur le côté sud de l'entrée d'amont du canal, lesquelles, occupant un espace de 800 pieds à l'ouest de l'extrémité de la jetée conductrice, servent à mieux guider les navires qui descendent la rivière, de même qu'à les préserver d'être entraînés dans le courant au large de la jetée conductrice et d'être emportés par-dessus le barrage. Ces piliers ont bien rempli le but auquel ils étaient destinés, et il en sera ainsi jusquà ce qu'on ait terminé le prolongement de la nouvelle entrée à l'intérieur de l'île de Dewar, époque ou leur utilité aura cessé. 1,100 pieds d'estacades ont aussi été construites et placées le long des pointes saillantes des rochers, le long de la rive nord de ce chenal, pour protéger les bateaux et les barges.

DIGUE DE CARILLON.

Il n'a rien été fait à cette digue pendant l'année, sauf qu'on a bouché les trous par un remplissage de pierre et de gravier en amont de la digue.

Pendant la crue du commencement de l'été, trois caissons faisant partie de la digue et situés sur le côté nord du chenal principal ou du centre, ont été minés et emportés par l'eau, laissant une brèche de 58 pieds sur la longueur de la digue. Ces caissons ou piles avaient chacun dix pieds de largeur et étaient séparés par des ouvertures de sept pieds fermées par des portes. Cette brèche devra être bouchée aussitôt que possible, et l'on devrait continuer l'hiver prochain le remplissage en pierres en amont de la digue afin d'en assurer la solidité à l'avenir. On a encore besoin d'une quantité très considérable de cette pierre de remplissage.

GLISSOIRE.

Au cours de l'hiver dernier ainsi que durant l'été il a été construit huit nouvelles jetées conductrices et cinq nouvelles estacades en amont de la glissoire, ce qui a prolongé son entrée jusqu'à une distance de 2,300 pieds de la digue. Ces nouvelles constructions étaient destinées à mieux garantir les radeaux, à leur approche, du danger de manquer le milieu de l'entrée, et en même temps, en placant les estacades plus selon le fil du courant qu'elles l'étaient par le passé, à prévenir le risque qu'elles soient franchies ou brisées par les radeaux ou le bois.

CANAL DE GRENVILLE—GREECE'S POINT.

Les travaux de construction faits à cet endroit durant l'exercice comprennent l'achèvement de la nouvelle écluse supérieure et de ses approches, l'établissement des fondations de l'écluse inférieure, entourées de deux rangs de maçonnerie, ainsi que l'enlèvement de la terre et des rochers dans le prisme du canal. Les deux cinquièmes à peu près de la maçonnerie de l'écluse d'amont furent construits pendant cette année et toute la structure était prête à l'ouverture de la navigation au printemps : les deux anciennes écluses qu'elle remplace ayant été comblées durant l'hiver au moyen des déblais provenant de l'excavation du biez central. Il a aussi été construit un déversoir dont on pouvait se servir à la même époque. On espère maintenant que l'écluse qui reste ainsi que le biez d'aval seront livrés à la circulation cet automne ; dans tous les cas il n'y a aucun doute qu'on pourra s'en servir l'année prochaine.

ENTRÉE DE GRENVILLE.

A cet endroit l'ouvrage s'est borné à l'achèvement d'un quai et à la construction des murs de soutènement des deux côtés de l'entrée.

Une partie de ce mur avait été faite au cours de l'hiver de 1881-82, et l'on avait eu l'intention de continuer cette construction pendant l'été suivant, mais malheureusement l'eau n'a pas assez baissé cette année-là pour qu'il fut possible de mettre ce projet à exécution.

Vers le commencement de septembre l'entrepreneur prit des mesures afin de se procurer de la pierre pour ces murs d'une carrière située près de L'Orignal ; celle qui se trouvait dans le canal n'étant pas propre à cet usage. De cette date jusqu'à la fin de la navigation, il charroya de la pierre de cette carrière.

Lorsque la navigation fut formée, l'on découvrit une carrière à une petite distance de Grenville, laquelle contenait de la pierre de qualité satisfaisante; les travaux furent en conséquence continués entre ce point et la carrière de Ross, et l'entrepreneur put finir les deux murs vers le commencement d'avril dernier. Ils ne sont cependant pas encore tout à fait terminés; l'eau de la rivière des Outaouais s'est maintenue à une telle hauteur qu'il a été impossible de faire un remplage en arrière de ces murs par mesure de prudence, mais on attend seulement que l'eau baisse pour les achever sans délai.

Cela, joint à l'enlèvement, au moyen de la drague, d'une petite quantité de matières placées à l'entrée même du canal, ce qu'on n'a pu faire le printemps dernier, à cause de la forte crue de la rivière, constituent tout ce qui reste à l'entrepreneur à finir à cet endroit.

CANAL DE LA CULBUTE.

Avec l'achèvement de la digue du Rocher-Fendu le 2 mars dernier, se trouvent finis tous les travaux entraînés par la construction de ce canal.

D. STARK.
Surintendant et ingénieur des C. R. O.

No 3.

CANAL DE CORNWALL.

CORNWALL, 13 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli mon rapport annuel pour l'exercice expiré au 30 juin 1883. J'inclus aussi un état indiquant la profondeur la plus haute et la plus basse de l'eau sur le busc inférieur de l'écluse n° 15, et le busc supérieur de l'écluse n° 21.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONELL,
Surintendant.

A. M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CORNWALL, 13 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport annuel suivant sur les travaux placés sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Le canal de Cornwall a été entretenu en bon état et il n'est arrivé aucun accident durant l'année.

Il a été fermé par la glace le 6 décembre 1882 et rouvert au trafic le 28 avril 1883.

Les travaux exécutés dans le cours de l'exercice seront sous le titre Réparations et comprennent la réfection d'uue paire de portes d'écluse d'aval et des réparations générales à toutes les autres; la confection de quatre nouvelles portes pour les réservoirs d'alimentation, de quatre passerelles neuves pour les portes d'éluse; de trente-six heurtoirs neufs pour les portes et de huit rouets neufs; les murs en talus ont été exhaussés, les rigoles, fossés et drains couverts nettoyés, et les murs des écluses réjointoyés, etc., etc.

L'écluse d'aval de l'écluse n° 18 a été bétonnée et planchéié autant qu'il a été possible de le faire, avant l'ouverture de la navigation.

Cette fondation aura besoin de réparations considérables le printemps prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. A. McDONELL,
Surintendant.

ÉTAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 15, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 21, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

	Ecluse n° 15—busc inférieur.		Ecluse n° 21—busc supérieur.	
	Maximum.	Minimum.	Maximum.	Minimum.
1882—Juillet	11·4	11·2	11·6	11·0
Août	11·3	10·11	11·4	10·8
Septembre	11·6	10·6	11·2	10·0
Octobre	10·6	10·0	10·6	9·9
Novembre	10·2	9·7	10·2	9·3
Décembre	10·8½	9·8	10·7	9·1
1883—Janvier	28·0	9·10½	9·11	8·3
Février	21·7	18·11	9·10	8·2
Mars	21·5	16·2	10·2	8·5
Avril	16·0	10·7	10·10	8·11
Mai	11·3	10·8½	10·10	9·4
Juin	11·10	11·1	11·7	11·0

D. A. McDONELL,
Contrôleur.

No. 4.

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

MORRISBURG, 10 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur le fonctionnement et la condition des canaux de Williamsburgh placés sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Ces canaux, qui embrassent ceux de la Pointe-à-Farran, du Rapide-Plat, de la Jonction de la Pointe-des-Iroquois et des Galops, ont été fermés à la navigation le 11 décembre 1882, et rouverts le 1er mai 1883. Rien n'a interrompu ou retardé la circulation durant la saison de navigation.

CANAL DE LA POINTE À-FARRAN.

Les travaux faits sur ce canal comprennent les réparations aux portes d'écluse, aux crics et rouleaux pour les chaînes des puits ; on a aussi posé des poteaux de reverbère et réparé les jetées et levées. L'on s'est procuré du bois pour reconstruire une partie du quai, ce qui doit être fait au cours de la saison. Le brise-glace situé au pied du canal aura besoin de réparations.

Les levées de ce canal sont en bon état.

CANAL DU RAPIDE-PLAT.

Les portes d'amont de l'écluse n° 24 ont été démontées et reconstruites durant l'hiver avec de nouvelles ventelles et des galets neufs. Celles d'aval ont aussi été réparées et tout fut mis en bon état et condition. Quelques réparations furent également faites aux portes d'aval de l'écluse n° 23. La jetée d'amont et le quai d'aval de ce canal ont été réparés ; la jetée d'amont aura besoin d'autres réparations dans le cours de l'année. Des réparations ont aussi été faites à l'enrochement des levées. Ce canal devra être dragué en plusieurs endroits.

En draguant la cale de la jetée de l'entrée d'aval de ce canal, les bateaux pourraient charger et décharger dans la cale même sans nuire en aucune façon au quai ou à la jetée extérieure conduisant à l'écluse, ce qui serait très avantageux pour le commerce, car, par suite de la situation du quai extérieur les bateaux occupés à charger ou à décharger doivent se déplacer pour laisser entrer les navires dans l'écluse. De là des retards et une perte de temps. Le quai ou la jetée du gouvernement situé au pied du canal est le seul quai de cet endroit.

CANAL DE LA JONCTION DE LA POINTE DES IROQUOIS ET DES GALOPS.

Des réparations ont été faites aux portes d'écluse de ces canaux. De nouveaux galets ont été mis sous les portes de l'écluse n° 27 ainsi que des rouleaux neufs pour les chaînes des puits. Les ponts tournants ont été réparés et on a tracé une nouvelle voie pour un pont sur l'écluse n° 26. A l'écluse n° 27 un magasin a été construit pour remplacer celui que la tempête du 14 septembre 1882, dont je vous ai parlé dans ma lettre du 28 du même mois, avait détruit. Le toit de la maison de l'éclusier-chef, enlevé lors de la même tempête, a été réparé et de nouveau couvert en bardeaux. Certaines parties de la jetée d'amont des Galops et le quai d'aval du canal de la Pointe-des-Iroquois ont été réparés ; ces réparations seront continuées pendant le cours de l'année.

Le fossé du appartenant à l'État, situé sur le côté nord du canal de la Pointe-des-Iroquois a été nettoyé et le mur en pierre fut poussé jusqu'à une petite distance du chemin des Neuf-Milles à l'ouest du village des Iroquois; ce mur sera terminé cet automne.

Les estacades du canal de la Pointe-des-Iroquois ont été mis ce printemps en bon état de réparations; un nouvel enrochement a été ajouté afin de mieux protéger encore les levées de ces canaux, et on a construit une petite jetée à un certain endroit de la levée nord du canal des Galops qui menaçait de s'ébouler afin de prévenir cet accident.

Les bouées confiées à mes soins entre Johnston et Dickinson's-Landing sur le Saint-Laurent, ont été replacées ce printemps.

Les eaux du Saint-Laurent étant hautes, les canaux ont été bien alimentés pendant la majeure partie de la saison de navigation.

Je joins à mon rapport un état indiquant le maximum et le minimum de l'eau sur les buscs des diverses écluses, pour l'exercice expiré au 30 juin 1883.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. G. MacDONELL,

Contrôleur des canaux de Williamburgh.

A Mr A. P. Bradley,

Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

Canaux de Williamsburg.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur les buscs des différentes écluses, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Mois.	Busc inférieur, écluse n° 22.		Mois.	Busc inférieur, écluse n° 22.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
1882.	pds. pcs.	pds. pcs.	1883.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	11 3	11 0	Janvier	8 8	7 6
Août	11 0	9 8	Février	7 8	7 6
Septembre	9 7	9 0	Mars	7 10	7 6
Octobre	9 2	8 8	Avril	9 0	7 8
Novembre	8 9	8 6	Mai	9 8	8 8
Décembre	9 0	8 5	Juin	10 10	9 6

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Mois.	Busc inférieur, écluse n° 23, tête du canal.		Mois.	Busc inférieur, écluse nº 24, pied du canal.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Mininum.
1882.	pds. pcs.	pds. pcs.	1882.	pds. pcs.	pds. pcs.
Juillet	11 3	10 9	Juillet	10 9	10 3
Août	10 11	10 3	Août	11 0	10 0
Septembre	10 3	9 3	Septembre	10 6	9 3
Octobre	9 8	8 9	Octobre	9 9	9 0
Novembre	9 6	7 11	Novembre	9 3	8 3
Décembre	9 7	8 0	Décembre	10 0	8 0
1883.			1883.		
Janvier	9 0	7 3	Janvier	9 3	6 0
Février	8 2	6 0	Février	7 10	4 0
Mars	8 3	7 3	Mars	8 3	7 0
Avril	9 11	7 10	Avril	10 3	8 3
Mai	11 4	8 4	Mai	11 6	8 3
Juin	11 3	10 6	Juin	12 3	10 3

CANAL DE LA JONCTION DE LA POINTE-DES-IROQUOIS ET DES GALOPS.

Mois.	Buscs inférieur, écluse n° 27, pied du canal de la P.-des-Iroquois		Mois.	Busc supérieur, écluse n° 27, tête du canal des Galops.	
	Maximum.	Minimum.		Maximum.	Minimum.
1882.	Pds. pcs.	Pds. pcs.	1882.	Pds. pcs.	Pds. pcs.
Juillet	14 0	13 3	Juillet	11 10	10 10
Août	14 0	12 8	Août	11 1	10 6
Septembre	13 6	11 6	Septembre	10 9	9 11
Octobre	12 9	11 0	Octobre	10 4	9 6
Novembre	12 6	10 10	Novembre	10 3	9 0
Décembre	13 6	10 6	Décembre	10 6	8 9
1883.			1883.		
Janvier	12 4	8 6	Janvier	9 4	6 9
Février	10 2	8 2	Février	8 3	7 1
Mars	10 6	8 6	Mars	9 0	8 3
Avril	12 10	10 6	Avril	10 3	8 6
Mai	13 7	11 0	Mai	12 0	9 4
Juin	14 0	13 2	Juin	11 6	10 10

A. G. MACDONELL,
Contrôleur des canaux de Williamsburgh.

MORRISBURGH, 10 août 1883.

No 5.

BUREAU DU CONTRÔLEUR,
SAINTE-CATHERINE, 17 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur l'état et la fonctionnement des deux canaux—l'ancien et le nouveau—pour l'exercice expiré au 30 juin 1883.

CANAL NEUF.

Le canal a satisfait tous ceux qui s'en sont servi pendant l'année ; il n'y a eu aucun accident grave, sauf un, lorsque la goëlette *Midland-River* a frappé et renversé la superstructure du pont de la jonction de Welland.

Plusieurs des levées du canal et du réservoir se sont quelque peu affaisées, je les ai de nouveau exhaussées au niveau voulu, et il m'a paru nécessaire de les élargir dans quelques endroits.

Les portes d'écluses et les ventelles fonctionnent bien partout. Les turbines ouvrent les ventelles très promptement, et les grandes écluses se remplissent ou se vident dans l'espace de huit à dix minutes.

La Compagnie de gaz de Sainte-Catherine et du Canal Welland a terminé d'une manière satisfaisante les travaux se rattachant à son entreprise pour l'éclairage du canal, entre Port-Dalhousie et l'écluse de prise d'eau de Thorold, et fournit une lumière brillante et abondante.

Plusieurs gros bateaux à hélice, des barges à vapeur et des goëlettes ont traversé le canal pour la première fois, portant de 40,000 à 60,000 boisseaux de grain.

Les levées du canal et des réservoirs entre Port-Dalhousie et l'écluse de prise d'eau de Thorold ont été revêtues de pierres dans toute leur longueur, ce qui empêchera à l'avenir l'eau d'affouiller les talus.

Des arbres ont été plantés des deux côtés du canal entre Port-Dalhousie et l'écluse n° 25 de Thorold, et avant longtemps ils serviront à protéger contre les tempêtes de vent les bateaux, qu'il faut parfois attacher jusqu'à ce que le calme revienne.

L'expérience tentée d'ensemencer de gazon les levées des canaux et des réservoirs a bien réussi dans plusieurs endroits ; ces levées seraient autrement couvertes de chardons, et les dépenses entraînées par le fauchage de ces herbes sur les canaux placés sous mon contrôle se sont élevées pendant la dernière saison à une somme de $1,100.

Le canal a été fermé le 5 décembre 1882, et rouvert le 5 mai 1883.

J'ai établi un système de signaux sémaphores à des distances convenables en amont et en aval de l'aqueduc actuel, afin de contrôler la marche des bateaux lorsque l'eau y est basse. J'en ai aussi érigé un autre à la courbe, près du pont de Humberstone, afin de guider les bateaux à leur approche et prévenir les abordages.

DÉTAILS DES TRAVAUX DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIEN DU NOUVEAU CANAL.

DIVISION NO 1.

De Port-Dalhousie au pied de l'écluse 13.

Port-Dalhousie.

Renouvelé et reconstruit certaines parties de la jetée ouest, et posé des poteaux d'amarrage. Le quais sur le côté ouest du port est entièrement détérioré et devrait être reconstruit. 324 pieds de clôture ont été faite afin d'enclore les terrains appartenant à l'État.

Ecluse n° 1, pont et bief.

Appointi et enfoncé cent quatorze pilots pour les enclaves des portes de rechange ; recépé, chaperonné et boulonné les pilots sur des pièces de bois transversales afin de recevoir les portes de rechange.

Placé de chaque côté du pont des défenses flottantes ainsi que des chaînes à ces défenses, posé des madriers en travers des planchers à chaque extrémité des flotteurs pour empêcher les chevaux remorqueurs de glisser, revêtu de pierre le déversoir du pied de l'écluse 2 dans les endroits où il y a eu des éboulements.

Construit et établi des latrines pour les éclusiers et les gardiens de pont.

Posé aux portes d'aval une enchaînure de sûreté pour les retenir dans l'enclave.

Ecluse n° 2 et bief.

Elargi le pont du déversoir pour permettre aux attelages de le traverser, hersé, nivelé et ensemencé de gazon les levées.

Revêtu de pierres les talus du canal et les levées du réservoir. Paré de pierre le front du radier pour empêcher l'affouillement.

Construit et établi des latrines.

Posé une fermeture de sûreté.

Ecluse n° 3 et bief.

Curé l'écluse, réparé complètement les puisards, posé les seuils de fond à une petite distance en face des portes d'aval pour empêcher que des rebuts, des pierres, etc., ne soient entraînés par l'eau entre les buscs et les portes. Hersé, nivelé et ensemencé de gazon les levées. Planté des arbres le long d'un côté du bief. Posé une fermeture de sûreté. Construit et établi des latrines. Revêtu de pierres les talus du canal et les levées du réservoir

Pont n° 2.

Il a été ajusté plusieurs fois.

Ecluse n° 4 et bief.

Curé l'écluse, réparé à fond les puisards et placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval pour empêcher que des rebuts, des pierres, etc., ne soient entraînés par l'eau entre les buscs et les portes. Hersé, nivelé et ensemencé d'herbe les berges et les talus. Planté des arbres d'un bout à l'autre. Construit et établi des latrines. Revêtu de pierre les talus du canal et du réservoir. Posé fermeture de sûreté.

Ecluse n° 5 et bief.

Curé l'écluse, réparé complètement les puisards et placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval, pour empêcher que des rebuts, des pierres, etc., ne soient entraînés par l'eau entre les buscs et les portes. Exhaussé et aplani les berges ; hersé, nivelé et ensemencé d'herbe les levées et les talus. Un éboulement considérable s'étant produit dans la berge du côté ouest, au pied de l'écluse n° 5, le bief fut vidé et l'on revêtit de pierre la levée du canal à partir du fond. Revêtu en pierre les talus du canal et les berges du réservoir ; planté des arbres partout ; construit 678 pieds de clôture pour mettre la propriété de l'Etat à l'abri. Construit et établi des latrines. Posé fermeture de sûreté.

Pont de la rue du Lac.

Elargi l'abord du pont. Réparé le pont, enfoncé un nouveau groupe de pilots à chaque extrémité de la pile de support, ceinturé et entretoisé ces pilots, et boulonné le tout ensemble. Placé des défenses flottantes et des chaînes le long des côtés du pont et de la pile. Transporté de l'ancien canal et placé sur des fondations en pierre la maison du gardien du port. Construit et établi des latrines.

Pont n° 4—Chemin de fer de Welland.

Enfoncé de nouveaux groupes de pilots à chaque extrémité de la pile de support ; ceinturé et entretoisé ces pilots, et boulonné le tout ensemble. Placé des défenses flottantes et des chaînes le long du pont et de la pile. Transporté de l'ancien canal et placé sur des fondations en pierre la maison du gardien du pont. Construit et établi des latrines.

Ecluse n° 6 et bief.

Enlevé les portes d'aval, levé la couronne de roulement, nivelé le radier pour le rail circulaire, mis des lames de fer sous les seuils pour les soulever, remis les portes en position, fait disparaître un chalan chargé de pierre et coulé à fond. Exhaussé et nivelé les berges. Curé l'écluse, réparé à fond les puisards. Placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval pour empêcher que des rebuts, des pierres, etc , ne soient entraînés par l'eau entre le busc et les portes. Hersé, nivelé en ensemencé d'herbe les berges du canal. Planté des arbres tout le long. Construit et établi des latrines. Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir ; construit 2,949 pieds de clôture pour entourer le terrain appartenant à l'État. Posé fermeture de sûreté.

Pont de la rue de Genève (n° 5).

Enfoncé de nouveaux groupes de pilots à chaque extrémité de la pile de support, ceinturé et entretoisé ces pilots, et boulonné le tout ensemble. Placé des défenses et chaînes flottantes le long du pont et de la pile. Construit et établi des latrines. Transporté de l'ancien canal et placé sur des fondations en pierre la maison du gardien du pont ; construit 240 pieds de clôture aux abords du pont.

Ecluse n° 7 et bief.

Elevé les musoirs, à la tête de l'écluse ; passé des tuyaux dans les berges pour donner aux cultivateurs résidant le long de ces dernières, l'approvisionnement d'eau dont ils avaient été privés par suite de la construction du canal ; exhaussé et nivelé les berges ; enlevé les portes d'aval ; dressé de niveau la voie de roulement ; placé des lames de fer sous les seuils pour soulever les portes ; remis les portes en position ; curé l'écluse ; réparé à fond les puisards ; établi des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval pour empêcher que l'eau n'entraîne des rebuts, des pierres etc., etc., entre le busc et les portes ; hersé, aplani, et ensemencé d'herbe les berges du canal ; planté de arbres d'un bout à l'autre ; construit et établi des latrines ; posé fermeture de sûreté.

Revêtu de pierre les talus du canal et du réservoir.

Construit 1,196 pieds de clôture.

Pont de la rue Niagara (n° 6).

Enfoncé de nouveaux groupes de pilots à chaque extrémité de la pile de support; ceinturé et entretoisé les pilots, et boulonné le tout ensemble ; placé des défenses et chaînes flottantes le long du pont et de la pile ; construit et établi des latrines ; transporté de l'ancien canal et placé sur des fondations en pierre la maison du gardien du pont.

Ecluse n° 8 et bief.

Exhaussé et nivelé les berges ; curé l'écluse ; réparé à fond les puisards ; placé des seuils de fond à peu de distance en face des écluses d'aval pour empêcher l'eau d'entraîner des rebuts, des pierres, etc., etc., entre le busc et les portes ; retiré les portes d'aval ; enlevé la voie de roulement ; établi la couronne en niveau ; placé de la tôle sous les seuils pour soulever les portes ; remis les portes en position.

Exhaussé et replacé les poteaux d'amarrage ; revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir ; planté des arbres tout le long ; posé fermeture de sûreté ; hersé, nivelé et ensemencé d'herbe les berges du canal ; construit et établi des latrines.

Ecluse n° 9 et bief.

Curé l'écluse ; réparé à fond les puisards ; placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval afin d'empêcher que l'eau n'entraîne des rebuts, des pierres, etc., etc., entre le busc et les portes ; planté des arbres tout le long ; revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir ; construit et établi des latrines ; posé fermeture de sûreté.

Pont du chemin de Queenstown (n° 7).

Enfoncé de nouveaux groupes de pilotis à chaque extrémité de la pile de support, ceinturé et entretoisé les pilots et boulonné le tout ensemble ; transporté de l'ancien canal et placé sur des fondations en pierre la maison du gardien du pont. Etablie aux abords de cette importante " traverse " 450 pieds de garde-fou coiffé d'un chaperon dressé, et donné au tout trois couches de peinture ; aussi trois barrières.

Ecluse n° 10 et brief.

Exhaussé et nivelé les berges ; curé l'écluse ; réparé à fond les puisards ; placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval pour empêcher l'eau d'entraîner des rebuts, des pierres, etc., etc , entre les buscs et les portes ; soulevé et rétabli des poteaux d'amarrage ; planté des arbres d'un bout à l'autre ; construit et établi des latrines ; posé fermeture de sûreté. Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir.

Pont du chemin Homer (n° 8.)

Enfoncé un nouveau groupe de pilots à chaque extrémité de la pile de support; ceinturé et entretoisé les pilots et boulonné le tout ensemble; transporté de l'ancien canal et placé sur des fondations en pierre la maison du gardien du pont; construit 721 pieds de clôture.

Ecluse n° 11 et bief.

Elevé et nivelé les berges; curé l'écluse; réparé à fond les puisards; établi des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval pour empêcher l'eau d'entraîner des rebuts et des pierres entre le busc et les portes; retiré les portes d'aval; enlevé les rails; dressé de niveau les segments de cercle; placé de la tôle à chaudière sous les seuils pour élever les portes; remis les portes en position.

Exhaussé et rétabli les poteaux d'amarrage; construit et établi des latrines.

Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir; hersé, aplani et ensemencé d'herbe les berges du canal; planté des arbres, posé fermeture de sûreté.

Ecluse n° 12 et bief.

Curé l'écluse; réparé à fond les puisards; placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval, pour empêcher que des rebuts, des pierres, etc., etc., ne soient entraînés par l'eau entre le busc et les portes; revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir.

Posé fermeture de sûreté; construit et établi des latrines.

Planté des arbres partout.

DIVISION n° 2.

Depuis le pied de l'écluse n° 13 jusqu'au pont d'Allanburg.

Ecluse n° 13 et bief, et pont n° 9.

Elevé et nivelé les berges; retiré les portes d'aval; enlevé les rails; établi de niveau les segments de cercle; placé de la tôle à chaudière sous les seuils pour élever les portes; remis les portes en position.

Curé l'écluse; réparé complètement les puisards; placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval pour empêcher l'eau d'entraîner des rebuts et des pierres entre le busc et la porte; construit et établi des latrines.

Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir.

Construit 130 perches de clôture aux abords du pont n° 9; planté des arbres tout le long; posé fermeture de sûreté. Elargi le pont du déversoir de superficie pour permettre aux attelages d'y passer.

Ecluse n° 14 et bief.

Curé l'écluse; visité et réparé entièrement les ventelles, les vis de manœuvre, le turbines, les arbres de couche, etc.

Etabli des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval, pour empêcher l'eau d'entraîner des rebuts, des pierres, etc., etc., entre les buscs et les portes; boisé les puisards en madriers de chêne pour empêcher les câbles de s'user.

Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir; construit et établi des latrines; posé fermeture de sûreté; planté des arbres tout le long.

Ecluse n° 16 et bief.

Curé l'écluse; visité et réparé complètement les ventelles, les vis de manœuvre, les turbines, les arbres de couche, etc.

Placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval pour empêcher l'eau d'entraîner des rebuts, des pierres, etc., etc., entre le busc et les portes; boisé les puisards en madriers de chêne pour empêcher les câbles de s'user.

Construit et établi des latrines.

Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir; élevé et nivelé les berges du canal; planté des arbres tout le long.

Fait disparaître une grande accumulation de boue, etc., du tunnel du grand chemin, et creusé des fossés d'écoulement; construit 321 pieds de trottoir de deux madriers de large sous ce tunnel toujours humide et boueux.

Construit et établi des latrines; construit 57½ perches de clôture à bestiaux; posé fermeture de sûreté.

Ecluse n° 17 et bief.

Construit un nouveau magasin de 18 x 24 pieds, et peinturé ce magasin.

Curé l'écluse; visité et réparé entièrement les ventelles, les vis de manœuvre, les turbines, les arbres de couche, etc.

Placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval, pour empêcher l'eau de charrier des rebuts, des pierres, etc., etc., entre le busc et les portes.

Boisé les puisards en madriers de chêne pour empêcher les câbles de s'user; construit et établi des latrines.

Elevé et nivelé les berges; revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir; posé fermeture de sûreté; planté des arbres tout le long.

Ecluse n° 18 et bief.

Posé un ceinturage neuf à l'une des portes; hersé, aplani et ensemencé d'herbe les levées du canal; curé l'écluse et réparé entièrement les ventelles, les vis de manœuvre, les turbines, les arbres de couche, etc., etc.

Placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval, pour empêcher l'eau d'entraîner des rebuts, des pierres, etc., etc., entre le busc et les portes; boisé les puisards en madriers de chêne pour empêcher les chaînes de s'user; construit et établi des latrines.

Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir; planté des arbres tout le long; posé fermeture de sûreté; élargi le pont du déversoir, pour permettre aux attelages d'y passer.

Ecluse n° 19 et bief.

Retiré les portes d'aval, enlevé le rail, établi de niveau les segments, mis de la tôle à chaudière sous les seuils pour élever les portes, et remis ces dernières en position.

Hersé, aplani et ensemencé d'herbe les levées du canal.

Curé l'écluse; réparé entièrement les ventelles, les vis de manœuvre, les turbines, les arbres de couche, etc.; placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval, pour empêcher l'eau de charrier des rebuts, des pierres, etc., etc., entre le busc et les portes.

Boisé les puisards en madriers de chêne pour empêcher les câbles de s'user; construit et établi des latrines.

Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir.

Planté des arbres tout le long; posé fermeture de sûreté.

Elargi le pont du déversoir pour permettre aux attelages d'y passer.

Ecluse n° 20 et bief.

Curé l'écluse; réparé complètement les ventelles, les vis de manœuvre, les turbines, les arbres de couche, etc., placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval pour empêcher l'eau d'entraîner des rebuts entre le busc et les portes. Boisé les puisards en madriers de chêne; construit et établi des latrines; revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir. Hersé, aplani, et ensemencé d'herbe les levées; planté des arbres tout le long. Posé fermeture de sûreté. Elargi le pont du déversoir afin de permettre aux attelages d'y passer.

Ecluse n° 21 et bief.

Posé 225 pieds 8 pouces de tuyaux de drainage au pied du talus; élargi, nivelé et ensemencé d'herbe les levées du canal.

Curé l'écluse, réparé complètement les ventelles, les vis de manœuvre, etc., etc.; placé des seuils de fond à peu de distance des portes d'aval; boisé les puisards avec des madriers de chêne; construit et établi des latrines; posé fermeture de sûreté; planté des arbres tout le long; revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir; élargi le pont du déversoir afin de permettre aux attelages d'y passer.

Ecluse n° 22 et bief.

Curé l'écluse; réparé les ventelles, les vis de manœuvre, etc., etc.; placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval; boisé les puisards avec des madriers de chêne; construit et établi des latrines.

Hersé, aplani et ensemencé d'herbe les levées du canal; planté des arbres tout le long; posé fermeture de sûreté.

Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir.

Ecluse n° 23, bief et carrière.

Fait écouler l'eau filtrée à travers les levées du canal, afin d'empêcher les éboulements.

Curé l'écluse; réparé complètement les ventelles, les vis de manœuvre, etc., placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval; boisé les puisards avec du madrier de chêne.

Hersé, aplani et ensemencé d'herbe les levées du canal; planté des arbres tout le long; posé fermeture de sûreté.

Construit et installé des latrines. Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir.

Construit un quai de 175 pieds de long sur 40 de large, ainsi qu'une jetée de 22 x 66 pieds, pour embarquer sur les chalans la pierre destinée au revêtement des levées, du déversoir, des radiers, etc., etc.

Construit et mis en position une grue de trois tonneaux.

Ecluse n° 24, bief et pont n° 10.

Fait écouler l'eau filtrée à travers les levées du canal afin d'empêcher les éboulements. Construit et peinturé un magasin de 18 x 24 pieds.

Curé l'écluse; réparé complètement les ventelles, les vis de manœuvre; placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval. Boisé les puisards avec du madrier de chêne. Posé fermeture de sûreté. Construit et installé des latrines.

Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir.

Construit dix petits canaux couverts en pierre à partir des fossés traversant le chemin de halage.

Pont n° 11.—(Chemin de fer de Welland.)

Construit, en pièces de bois solides, un prolongement du brise-lames à chaque extrémité de la pile de support, comme protection contre le choc des bâtiments. Placé des défenses flottantes et chaînes le long du pont et de la pile.

Transporté de l'ancien canal et placé sur fondations de pierre la maison du gardien du pont.

Ecluse n° 25, bief et pont n° 12.

Des turbines et tous les arbres de couche s'y rattachant ont été placés à l'effet de lever les ventelles pour la première fois dans toutes les portes de cette écluse.

Nivelé et ensemencé d'herbe les berges du canal; construit 362 pieds de clôture.

Curé l'écluse; placé des seuils de fond à peu de distance en face des portes d'aval. Boisé les puisards avec du madrier de chêne. Construit et établi des latrines; posé fermeture de sûreté. Planté des arbres tout le long de l'écluse, de chaque côté.

Revêtu de pierre les talus du canal et les berges du réservoir.

Transporté de l'ancien canal et placé sur fondations en pierre la maison du gardien du pont.

Ecluse de prise d'eau et bief jusqu'à Allanburg.

Curé sur 370 pieds de longueur, sous le canal, l'aqueduc de Higgins, qui était rempli presque jusqu'au sommet de l'arc; creusé un fossé profond à partir de l'extrémité inférieure de cet aqueduc, à sa décharge, et couché 480 pieds de tuyaux en grès, de 12 pouces; fait le remplissage et complété le tout.

Transporté de l'ancien canal et placé sur fondations en pierre la maison du gardien du pont.

Pont de Marlatt (*n°* 13).

Enfoncé 14 nouveaux groupes de pilots. Placé des défenses flottantes et chaînes de chaque côté du pont et de la pile de support, ainsi que le long de la face des deux culées.

Transporté de l'ancien canal et placé sur des fondations en pierre la maison du gardien du pont. Ajusté les cames et autres appareils en différents temps.

Pont d'Allanburg (*n°* 14).

Placé des défenses flottantes et chaînes le long du pont et de la pile de support; ajusté les cames et autres appareils en différents temps.

N° 3.

DEPUIS LE PONT D'ALLANBURG JUSQU'À L'AQUEDUC.

Welland.

Creusé des fossés et réparé les levées, les chemins de halage, etc., en différents temps.

Construit et établi des conduits sous les chemins de halage; tranchée profonde à divers endroits.

Réparé les levées au nord et au sud du pont, ainsi que les culées à Allanburg.

Etabli un barrage en travers du pied du déversoir; pompé l'eau; démoli ce qui restait de la séparation, l'appui du musoir ouest s'étant précédemment écroulé; reconstruit le tout convenablement; enfoncé des palplanches en face; revêtu de grosses dalles la face du radier; revêtu d'un mur en pierre sèche le prolongement de la levée ouest; enlevé le barrage et laissé le tout complet.

Réparé les hautes berges à l'est et à l'ouest de la Grande Tranchée; nettoyé et fait des fossés au besoin le long de la chaussée empierrée entre Allanburg et Port-Robinson; démoli et reconstruit une grange pour les gardiens de pont, à Allanburg; réparé les culées du pont du Quaker; allongé et élargi ce pont; réparé au moyen de pierres, etc., etc., le pont de Port-Robinson.

Curé l'écluse de Port-Robinson; réparé les cabestans, etc.

Planté et peinturé plusieurs poteaux d'amarrage; dépouillé le vieux bac et construit des débarcadères à Port-Robinson; peinturé les garde-corps de ponts depuis Allanburg jusqu'à Welland; revêtu de pierre diverses étendues de levées du canal, où l'eau les avait dangereusement entamées.

N° 4.

DEPUIS L'AQUEDUC DE WELLAND JUSQU'AU HAVRE DE PORT-COLBORNE.

Creusé et nettoyé des fossés de temps à autre; revêtu de pierre les levées du canal en certains endroits; à cette fin, extrait et transporté en chalan de la pierre sur les lieux; fait une chaussée pour approcher de la traverse; calfaté le bateau-passeur; réparé les murs du port; tiré, planté et peinturé un grand nombre de poteaux d'amarrage.

Taillé et assemblé des pièces de bois pour le pont flottant d'hiver à la traverse de la ligne directe (*air line ferry*) et mis ce pont en position; peinturé le pont de la jonction; réparé la maison du maître de havre pour les surveillants de la division, ainsi que la maison de l'éclusier à Port-Colborne; reconstruit une partie des murs du port avec des pierres qui avaient été déplacées et précipitées à l'eau par des bâtiments; construit un nouveau sémaphore de chaque côté de l'aqueduc, à Welland, et érigé ces sémaphores à 1,700 pieds de distance l'un de l'autre.

Construit 224 pieds de flotteurs et un sémaphore pour le port de Humberstone, et placé tous les flotteurs en position le long du pont, avec des chaînes d'ancrage et des tiges en fer de 1½ pouce.

Réparé et déplacé continuellement pendant la saison de navigation l'ancien flotteur de garde, d'un bout à l'autre de la tranchée dans la roche; creusé le sol et posé un tuyau de conduite pour assécher le terrain voisin submergé, à Humberstone.

Peinturé la maison du gardien de l'écluse et du pont; employé deux hommes, jour et nuit, pour surveiller le passage des bâtiments dans les parties dangereuses de la tranchée dans la roche.

Construit un bac neuf.

Travaux divers.

Barré les extrémités des déversoirs pour en écarter les bestiaux.

Un grand nombre de câbles d'écluse ont été rompus et coupés par des bâtiments lourdement chargés passant par-dessus ces câbles, sur les buscs d'aval. Cette habitude a été réprimée. Les câbles de cuivre ont été enlevés de temps à autre des portes d'écluse, à mesure qu'ils se sont trouvés usés, et on les a remplacés par des câbles d'acier fondu recuit. Les câbles de cuivre ont été épissés et employés aussi longtemps que possible.

Les vannes des portes d'écluse, les vis de manœuvre, turbines, arbres de couche, liens, et tous appareils de vannes, etc., etc., se rattachant aux portes, ont été constamment visités à fond et tenus en bon état. De nombreux ravins creusés par l'eau dans les berges ont été comblés de temps à autre.

Du gravier a été transporté en chalan à toutes les écluses d'un bout à l'autre, et on en a recouvert la glaise.

Deux leviers à manche croisé ont été faits pour chacune des écluses d'un bout à l'autre, afin de lever les ventelles à la main dans le cas où les turbines gèleraient, et ils ont été trouvés très utiles.

Le fond des puisards de toutes les écluses a été boisé en madriers de chêne pour empêcher les câbles de s'user par le frottement sur les pierres brutes lorsqu'on manœuvre les portes. Le puissant ponton ou lève-porte a été considérablement renforcé, ce qui était nécessaire, puisque les portes deviennent d'autant plus pesantes qu'elles sont imbibées d'eau.

Lorsque l'eau fut retirée, au printemps, on s'aperçut que des boulons manquaient aux ventelles, d'autres avaient été posés trop serré, ce qui faisait que les ventelles fonctionnaient très difficilement. Les câbles ont aussi été enlevés, réparés et replacés.

On a fait beaucoup de fossoyage en différents endroits où la chose était nécessaire pour faire écouler l'eau filtrée à travers les levées du canal et du réservoir, et autres eaux de surface. Tous les ponts sur tout le parcours ont été constamment visités et exhaussés. On a fabriqué un grand nombre de rateaux à long manche et d'echelles pour les écluses, et on a renouvelé et réparé beaucoup de brouettes.

Avant de placer les douze paires de portes de réserve sous l'eau, sur leurs berceaux respectifs, les vannes en ont toutes été enlevées, les boulons retirés, les supports des vantaux retournés et dressés, et le tout retouché et posé à nouveau, vu que les vannes étant trop serrées, elles ne pouvaient presque pas fonctionner.

Un grand nombre de poteaux d'amarrage se sont trouvés inutiles, vu qu'on avait exhaussé les levées; il a fallu les retirer, élever et replanter.

Les plantations d'arbres le long des berges du canal ont assez bien réussi, et dans quelques années ces arbres protégeront beaucoup les bâtiments contre les vents de tempête.

On s'est aperçu que plusieurs des poteaux tourillons des nouvelles portes appuyaient trop contre les chardonnets; on en a déjà redressé dix paires, et le reste le sera à mesure que l'occasion s'en présentera.

On a placé le long du côté est du canal, sur tout le parcours, des bornes indiquant les milles et les demi-mille, et tous les ponts ont été numérotés. Des arbres de couche en acier seront substitués peu à peu, pour les turbines, aux lieu et place des arbres de fer actuels, qui seront bientôt usés.

Plusieurs déversoirs ont été pavés avec de grandes pierres plates, pour empêcher l'affouillement prématuré des radiers et des musoirs.

J'ai fait poser sur les couronnements, aux portes d'aval des écluses, un nouvel appareil pour retenir les portes dans les enclaves, lorsque les écluses sont vides; et dans le cas où des portes d'amont seraient désormais emportées, j'espère qu'elles n'entraîneront pas celles d'aval, comme c'est invariablement arrivé jusqu'ici. Cet appareil peu coûteux économisera beaucoup de temps et d'argent.

J'ai fait poser des appareils semblables aux portes d'aval de toutes les écluses de l'ancien canal.

Amendes, dommages, etc.

Dans le cours de l'exercice j'ai perçu des patrons et propriétaires de navires, ainsi que des éclusiers, la somme de $971.12 pour amendes imposées à raison d'infraction aux règlements relatifs au canal et de dommages aux constructions—somme que j'ai remise à M. H. H. Collier, percepteur de ce port. De ce, j'annexe un état marqué A.

J'annexe aussi le relevé (marqué B) des plus hautes et des plus basses eaux sur les seuils des écluses de Port-Dalhousie et de Port-Coborne, pour chaque mois de l'année, et un relevé comparatif de la profondeur moyenne pour les mois de juin 1882 et 1883, lequel état fait voir que l'eau a été d'un pouce plus haute à Port-Dalhousie et de deux pouces plus basse à Port-Colborne que dans le même mois de l'année 1882.

ANCIEN CANAL.

DEPUIS PORT-DALHOUSIE JUSQU'À ALLANBURG, OU IL SE RÉUNIT AU NOUVEAU CANAL.

Ce canal a été fermé le 30 novembre 1882, et rouvert le 5 mai 1883.

Malgré l'ouverture de la nouvelle ligne, le trafic a été très considérable sur ce canal, vu que les facilités qu'il offre pour le prompt retour des remorqueurs se trouvent être d'un avantage spécial.

Le peu de sécurité de quelques-unes des constructions mentionnées dans mon dernier rapport annuel a nécessité des renouvellements et réparations considérables; ces travaux sont maintenant presque achevés.

Lorsque l'eau fut retirée, le printemps dernier, on s'aperçut que la fondation du côté est de la cuvette de l'écluse n° 17 avait été détruite dans le voisinage du busc des portes d'amont; les portes elles-mêmes avaient été minées par l'action de l'eau jusqu'à la profondeur de quatre pieds. Ceci a été réparé à l'aide de maçonnerie et de béton. Cependant il reste au moins deux écluses dans le même état et qui auront besoin d'être réparées le printemps prochain.

DÉTAIL DES RÉPARATIONS ET DE L'ENTRETIEN DES OUVRAGES DE L'ANCIEN CANAL.

Ecluse n° 1, pont et bief.

Pendu une porte neuve du côté du chemin de halage; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière, au besoin; construit un pont neuf et des culées au creek de Martindale—48 x 16 pieds—avec solides garde-corps; élargi et élevé les abords, et revêtu de pierre ces abords sur une distance de 792 pieds. Réparé plusieurs fois le chemin de halage flottant; transporté du chantier au réservoir deux portes neuves de réserve.

Ecluse n° 2, pont et bief.

Réparé les flotteurs et le pont ; exhaussé le pont sur pivot ; planchéié à neuf le grand pont sur le déversoir ; posé quatre rouleaux neufs au déversoir ; réparé des rouleaux pour le déversoir ; réparé la remise aux embarcations ; établi des chevalets neufs sous le pont du déversoir sud ; placé un nouveau grillage en face de ce réservoir et réparé complètement les vannes, etc. ; fermé ce pont et le suivant.

Pont de la rue Saint-Paul.

Construit 175 pieds de garde-corps et donné au tout une couche de peinture. Etabli des latrines ; réparé et renouvelé le tablier ; réparé les ouvrages de défense ; taillé des madriers pour le pont ; replanchéié et recouvert le pont avec de vieux madriers pour l'hiver, et mis le pont en état, au printemps ; déplacé le couronnement du côté est du pont pour l'amener en ligne avec le garde-corps.

Bureau du canal.

Recouvert les marches de pierre avec des planches pour l'hiver ; fait des casiers pour les documents du bureau, et exécuté diverses réparations.

Ecluse n° 3 et bief.

Pendu deux nouvelles portes d'aval ; posé une enchaînure et des boulons aux portes d'aval pour les empêcher d'être emportées en cas d'accident. Déchaussé le mur du déversoir pour le démolir et le reconstruire au moyen de 11.15 verges de nouveau maçonnage en pierre de taille et de 82.26 verges de l'ancienne maçonnerie ; corroyé et comblé ensuite l'espace derrière le mur. Réparé les rouleaux des déversoirs. Construit un pont neuf de 60 x 4 pieds sur le déversoir ; posé à ce pont un tablier en madrier de deux pouces ; établi une solide défense et un bon garde-corps. Donné au tout trois couches de peinture ; renouvelé les hausses mobiles, reconstruit le coffrage à l'extrémité du pont flottant, et réparé les flotteurs.

Ecluse n° 4, pont et bief.

Posé six poutrelles neuves au pont et renouvelé quelques-uns des madriers. Façonné des poutres pour le pivot, mis quelques-unes de ces poutres en position et replanchéié le port en différents temps ; réparé la banquette à l'abord du pont ainsi que les garde-corps des flotteurs. Adapté des manivelles de ventelles aux portes d'amont de manière à pouvoir les enlever le soir. Déchaussé les murs du déversoir pour les démolir, et reconstruit 19.24 verges de maçonnage neuf en pierres de taille ainsi que 136.15 verges de vieille maçonnerie ; corroyé et comblé de nouveau l'espace en arrière ; construit partout de nouvelles chutes—130 pieds de long, 8 pieds 4 pouces de large, 2 pieds 3 pouces de profondeur ; côtés, 5 pouces d'épaisseur, boulonnés de part en part et doublés de planche dressée, de 1 pouce ; enduit le tout de trois couches d'huile noire ; revêtu chaque côté d'un bout à l'autre, d'un mur de soutènement en pierre sèche et chaque côté de la vanne régulatrice ; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière. Construit sur le déversoir un nouveau pont de 60 x 12 pieds recouvert en madriers de 3 pouces. Construit au pied de la chute un nouveau pont de 16 x 13 pieds recouvert en madriers de pin de 3 pouces. Creusé et corroyé pour les ouvrages ci-dessus ; placé de vieilles pièces de bois en arrière des pilotis de défense et comblé le tout. Réparé la maison de l'éclusier-chef et revêtu de pierre la levée du canal, du côté ouest.

Ecluse n° 5, pont et bief.

Construit sur le déversoir un nouveau pont de 120 x 12 pieds, chaperonné à neuf et recouvert en madriers de 3 pouces ; adapté des manivelles de ventelles aux portes d'amont, de manière à les pouvoir enlever le soir ; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière. Replanchéié le radier du déversoir ; réparé les bordages du déversoir.

Ecluse n° 6 et bief.

Adapté des manivelles de ventelles aux portes d'amont de manière à les pouvoir enlever le soir; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les maintenir en arrière. Replanchéié le radier du déversoir; revêtu la levée et élargi le côté est.

Coursier hydraulique et aqueduc.

Construit, près de l'écluse n° 4, un perré de 180 pieds de long et de 5 pieds de hauteur.

Elevé et replanchéié le pont, à l'écluse n° 5, et élevé tous les ponts le long du coursier afin de permettre à la glace de passer dessous. Elargi, approfondi et garni de palplanches 138 pieds de coursier, en arrière de l'hôpital, et 436 pieds à la rue Division. Construit dans le coursier, au chemin de Thorold, un perré de 186 pieds de long sur 3 pieds de hauteur, et élevé les berges au-dessus de ce perré. Réparé le pont de la chaussée. Elevé et réparé le pont sur le coursier, au chemin de concession, près de l'écluse n° 5. Démoli et transporté le magasin au chantier de portes. Enlevé les obstacles partout.

Chantier de construction de portes, à Merritton, et atelier de Thorold.

Fait un casier pour le bureau du canal; construit un petit bac pour le chalan à gravier; réparé le chalan de la grue; réparé 23 brouettes; fait deux tuyaux de décharge de 16 pieds de long pour le nouveau canal; dépouillé 16 vieilles portes. Construit un petit bac pour le chalan de la grue; achevé de tailler et assemblé une barrière de chemin de halage pour l'écluse n° 1; réparé la sonnette; peinturé les échelles de la sonnette; taillé deux pièces de pin de remplage pour des petites portes; façonné 12 petits et 3 grands poteaux d'amarrage chaperonnés en fer; peinturé des poteaux miliaires pour le nouveau canal; dégréé le chalan de la grue. Retiré et dépouillé les vieilles portes de l'écluse n° 11; construit un nouveau chalan n° 2, de 300 tonneaux,—111 pieds de long, 23 pieds de large et 7 pieds de profondeur de cale. Construit un petit bac pour le chalan et un pour le bief de 3 milles. Construit pour lever les portes d'écluse et pour le service du canal en général, un nouveau bateau-chèvre de 78 pieds de long, de 22 pieds de largeur et de 6 pieds de profondeur de cale, muni d'un bout-hors, d'une grue et d'une puissante force motrice; pont et mâts neufs. Réparé et peinturé chalan pour coursier d'alimentation. Mis un mât et un gréement neufs à la grue pour la section de Port-Colborne; modifié et équipé le vieux bateau-chèvre pour transporter de la pierre et servir à d'autres fins sur le canal; dépecé toutes les portes d'écluse de prise d'eau, et transporté cinq vannes à l'atelier pour y être réparées; construit cinq nouvelles portes d'écluse, et reconstruit trois autres.

Ecluse n° 7, pont et bief.

Posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les maintenir en arrière; fait et posé sur les portes d'amont, des poulies neuves à rouet, garnies de fer; balancier neuf à la porte d'aval, du côté du chemin de halage; reconstruit l'abord du pont; réparé le pont; adapté des manivelles de ventelles aux portes d'amont, de manière à pouvoir les enlever le soir. Replanchéié le radier du déversoir; réparé le pont de la banquette au chantier de construction de portes.

Ecluse n° 8 et bief.

Adapté des manivelles de ventelles aux portes d'amont, de manière à ce qu'elles soient enlevées le soir; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière; replanchéié le radier du déversoir; réparé les flotteurs.

Ecluse n° 9 et bief.

Réparé les flotteurs, au pied de l'écluse. Réparé la maison de l'éclusier. Adapté des manivelles de ventelles aux portes d'amont, de manière à ce qu'elles soient enlevées le soir; jeté un pont temporaire sur l'écluse, pour l'hiver. Déchaussé les murs du

déversoir devant être démolis, et reconstruit 12·02 verges de maçonnage neuf en pierre sèche, corroyé et comblé l'espace en arrière de 113·11 verges d'ancienne maçonnerie; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière au besoin. Replanchéié les radiers du déversoir; réparé les flotteurs; construit sur le déversoir un pont de 60 x 4 pieds, et donné trois couches de peinture à ce pont.

Ecluse n° 10 et bief.

Posé un balancier neuf, et établi une passerelle neuve; ferré la porte d'amont, côté du chemin de halage; réparé la maison de l'éclusier. Adapté des manivelles aux portes d'amont, de manière à ce qu'elles soient enlevées le soir; posé un nouveau plancher neuf à la cuisine de l'habitation de l'éclusier-chef; élevé les murs; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière, au besoin. Replanchéié le radier du déversoir, et réparé le pont.

Ecluse n° 11 et bief.

Réparé la maison des éclusiers; pendu une nouvelle porte d'amont; retiré et transporté au chantier la vieille porte; élevé 342 pieds de chemin de halage. Adapté des manivelles de ventelles aux portes d'amont, de manière à ce qu'elles puissent être enlevées le soir; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière au besoin; réplanchéié le radier du déversoir.

Ecluse n° 12 et bief.

Placé des pièces de bois neuves sous le cabestan, à l'écluse d'aval, et remonté ce cabestan; posé des vis et des barres conductrices, et fait et posé deux poulies à rouet aux portes; posé chaperon neuf ainsi que des aiguilles. Elevé 474 pieds de chemin de halage; adapté des manivelles de ventelles aux portes d'amont, de manière à ce qu'elles soient enlevées le soir. Replanchéié le radier du déversoir—dimension, 16 x 60 pieds; posé deux poulies à rouet neuves garnies de fer; achevé de réparer les vieilles portes et réparé le buse. Posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière, au besoin.

Ecluse n° 13 et bief.

Boisé les portes d'aval pour empêcher la fuite de l'eau; fabriqué et posé deux poulies à rouet garnies de fer; élevé 465 pieds de chemin de halage; construit des petites barrières; achevé une porte pour l'écluse; replanchéié le radier du déversoir de superficie—dimension, 16 x 60 pieds; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les reteuir en arrière.

Ecluse n° 14 et bief.

Achevé le couronnement; établi des aiguilles; exhaussé 450 pieds de chemin de halage; replanchéié le radier du déversoir de superficie—dimension, 16 x 60 pieds; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière.

Ecluse n° 15, pont et bief.

Elevé 465 pieds de chemin de halage; construit une grange neuve pour l'éclusier-chef; fait une nouvelle voûte aux latrines; réparé maison d'habitation; réparé des dégats causés par l'eau dans les terres; posé au déversoir un nouveau radier double en madrier—dimension, 16 x 60 pieds; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière.

Ecluse n° 16 et bief.

Exhaussé 383 pieds de chemin de halage; posé radier neuf à l'enclave d'amont de l'écluse; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière; élevé et renfoncé le remblai miné par l'eau, par suite d'une brisure dans l'écluse n° 17.

Ecluse n° 17 et bief.

Creusé 20 pieds de profondeur en arrière du mur de l'écluse pour réparer au moyen de béton l'affouillement du sas; corroyé et comblé; mis un radier neuf à l'écluse, et repris les buses en sous-œuvre avec de la pierre et du béton, aux endroits

où ils avaient été dangereusement dégradés ; posé collier neuf aux portes d'amont ; établi quatre treuils neufs au déversoir ; replanchéié le radier du déversoir—dimension, 16 x 60 pieds ; réparé le pont de la banquette ; construit un flotteur neuf de 50 pieds de longueur ; posé aux portes d'aval une nouvelle enchaînure avec boulons pour les retenir en arrière.

Ecluse n° 18 et bief.

Mis des hausses mobiles neuves au déversoir ; fabriqué et posé des vannes neuves complètes au déversoir ; reconstruit la butée du pont flottant ; boulonné des pièces de chêne en face pour renforcer la maçonnerie et le radier du déservoir ; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière.

Ecluse n° 19 et bief.

Construit et posé de nouvelles vannes de déversoir complètes ; construit un pont de service de 12 x 28 pieds, sur le canal de dérivation ; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière.

Ecluse n° 20 et bief.

Posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière.

Ecluse n° 21 et bief.

Posé une crémaillère neuve ; planté deux poteaux d'amarrage neufs ; construit une grange neuve pour le maître d'écluse—dimensions, 16 x 16 et 12 pieds de hauteur ; construit et posé des vannes de déversoir neuves au complet ; reconstruit et renforcé 200 pieds de clôture ; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière.

Ecluse n° 22, pont Keefer et bief.

Ajouté un hangar neuf à la maison du gardien de l'écluse ; réparé et replanchéié le pont ; posé aux portes d'aval pour les retenir en arrière ; enlevé deux vieilles portes du réservoir et placé ces portes sur la berge pour y être réparées.

Ecluse n° 22 et bief.

Établi une crémaillère neuve ; creusé dans le but de démolir le mur du déversoir et le reconstruire ; corroyé 33 verges de maçonnage neuf en pierre de taille et 99 06 verge de vieille maçonnerie et comblé de nouveau l'espace en arrière ; construit flotteur et butée en neuf ; enlevé de l'écluse tout obstacle, établi de nouvelles fondations et réparé coffrage, reconstruit le pont sur déversoir ; posé des hausses mobiles neuves, etc., posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière ; enfoncé une rangée de pilots de garde en face du déversoir.

Ecluse n° 24, pont et bief.

Posé des poutres de fer neuves sous le pont, et renouvelé l'infrastructure et autres parties ; enté le balancier ; creusé pour démolir les murs du déversoir, reconstruit 24 x 24 verges de maçonnage neuf en pierre de taille ainsi que 135.5 verges de vieille maçonnerie, corroyé en arrière et comblé de nouveau l'espace ; posé des soliveaux et des madriers neufs à la culasse du pont ; construit une nouvelle banquette de pont, 13 x 22 pieds ; établi un abord neuf ; construit sur le déversoir de superficie, un pont neuf de 47 x 4 pieds, avec garde-corps ; pendu une porte neuve complète ; posé aux portes une enchaînure neuve et des boulons pour les retenir en arrière.

Ecluse n° 25, écluse de prise d'eau et bief de trois milles.

Posé un nouvel ancrage et collier neuf à l'écluse, et planté deux poteaux d'amarrage ; construit un barrage neuf avec vannes ; planchéié le canal conduisant à l'étang du moulin ; construit deux butées pour le pont flottant qui traverse le canal de dérivation ; réparé les ponts de Hurst et de Marlatt ; soulevé et réparé la porte d'écluse du côté du chemin de halage ; posé une crémaillère neuve à la porte d'écluse ; élargi le canal de dérivation ; posé aux portes d'aval une enchaînure et des boulons pour les retenir en arrière ; posé pivot neuf et traverses neuves au pont de Marlatt ;

mis un plancher neuf sous les abords et des radiers aux aqueducs de la digue des Castors (*Beaver Dam*) et des bassins de Davis; fabriqué des cintres pour les maçons; creusé le sol et prolongé la maçonnerie des aqueducs de la digue des Castors et des bassins de Davis, savoir—à l'ouest de la digue des Castors, 125.20 verges; à l'est, 76.26; à l'ouest des bassins de Davis, 64.13 verges; à l'est, 41.25 verges. Corroyé, comblé et nivelé en arrière et au-dessus de la maçonnerie neuve.

Ecluse d'Allanburg.

Élargi la levée et revêtu de pierre le pied de l'écluse, côté ouest.

Travaux divers.

Le bateau à fond plat appartenant au gouvernement a été employé tout le temps à charroyer, de la carrière, des pierres pour remplir les trous très nombreux et dangereux creusés par l'eau au pied des radiers de presque tous les déversoirs. J'espère que tout sera en ordre vers la fin de l'exercice. Une grande quantité de blocaille et de déchets de carrière a été transportée en chalan sur les points menacés de débordement, etc.

Barré tous les ponts pour l'hiver, et débarré ces ponts au printemps.

Élevé les berges et curé les fossés au besoin, d'un bout à l'autre.

Le planchéiage des radiers de plusieurs déversoirs a été entièrement renouvelé.

On a examiné et réparé comme à l'ordinaire toutes les portes d'écluses, les mécanismes, les revêtements en madriers, etc., lorsque l'eau a été retirée.

Depuis le croisement du canal d'alimentation jusqu'à Dunnville et Port-Maitland—23 milles.

Depuis Dunnville jusqu'à Stromness et Port-Maitland, la distance est de six milles et un tiers et comprend les ouvrages suivants, savoir :—un bureau du canal, une maison de surveillant, une maison de péages, quatre ponts tournants, cinq conduits souterrains, un pont de péage très long, deux écluses, une décharge, un barrage avec vingt-six pertuis, une maison d'éclusier-chef, deux barrages de pont, trois longs déversoirs, une échelle à poisson, huit ponts fixes d'une longueur collective de 2,200 pieds, un port, deux jetées, deux brise-lames et environ 300 pieds d'estacades flottantes.

Depuis Stromness jusqu'à Boulton Ditch, Marshville, et la jonction avec le canal proprement dit—16⅓ milles—il y a trois ponts tournants, un pont flottant, cinq ponts fixes d'une longueur collective de 150 pieds, une décharge, une écluse, un déversoir, une baraque d'écluse, une maison d'éclusier-chef. L'eau a été plus abondante que l'année dernière, et les moulins ont pu marcher continuellement, à l'exception de quelques jours, ce printemps, alors que 8 pieds d'eau ont été retirés en prévision de la crue ordinaire à cette époque. Il est heureux que cette précaution ait été prise, car autrement la région voisine de Dunnville aurait souffert d'une grave inondation. Aucun accident n'est arrivé à la flotte, et, à peu d'exceptions près, les expéditeurs et les propriétaires de moulins se sont déclarés satisfaits.

Débordement de la Grande Rivière et ses conséquences.

Le dernier hiver a été exceptionnellement dur le long de la Grande Rivière, et la glace a pris une épaisseur sans exemple; des attelages lourdement chargés ont passé dessus jusqu'au 5 avril. Le 7, il est survenu un dégel très rapide suivi d'un débordement que les creeks et les fossés ne pouvaient pas écouler (vu qu'ils étaient gelés). L'eau descendit, entraînant avec elle de longs et lourds troncs d'arbres, des souches, des arbres entiers, des glaçons de 18 pouces d'épaisseur et toutes sortes de rebuts; et bien que l'on eût précédemment fait descendre l'eau de la Grande Rivière aussi bas que possible (en prévision d'une inondation), elle avait monté, le 11, jusqu'à deux pouces du sommet des berges. Il fallut mettre à l'œuvre jour et nuit un grand nombre d'hommes extra et employer tous nos efforts pour garantir les déversoirs et les portes de tête des formidables obstructions ci-haut mentionnées, dont quelques-unes

cependant vinrent se heurter avec tant de violence contre les pilotis de garde en face du pont de péage, que cinq de ces pilotis furent brisés. Les madriers furent aussi arrachés des extrémités des piles supportant le pont, et plusieurs poteaux des portes de tête furent fendus. Les petits piliers de pierre dans le premier et le deuxième déversoirs furent déplacés, et trois d'entre eux furent emportés par-dessus le nouveau déversoir. Les portes de tête furent fendues plus ou moins, et un certain nombre de crémaillères à ventelles pliées. La plus grande partie des pièces d'estacade furent brisées et emportées par-dessus la digue avec le bois en dérive. Il faudra environ $1,500 pour remettre les ouvrages en bon état, et je m'empresse de le faire; je reconstruis avec de la nouvelle pierre plus lourde les piliers endommagés, et je les goujonne partout. Pour la sûreté des grands et importants ouvrages des environs, il faudrait établir une nouvelle décharge en construisant un autre déversoir de superficie, maintenant que les inondations se produisent plus soudainement qu'autrefois à mesure que l'on déboise et que l'on égoutte mieux la région environnante. Le vieux pont fixe du creek au Soufre a été démoli; de nouveaux pilotis ont été enfoncés et l'on a construit un pont neuf, de 207 pieds de long sur 16 de large, bordé de chaque côté pour que les trottoirs restent couverts de neige pendant l'hiver; le tout a reçu trois couches de peinture. Les abords ont é é untièrement réparés et planchéiés en dehors et autrement protégés par un perré afin d'empêcher l'eau des déversoirs de les endommager.

Ecluse de prise d'eau de Dunnville.

Les vieilles pièces de bois et les vieux madriers ont été enlevés jusqu'à la maçonnerie, puis un couronnement neuf et de nouvelles pièces de bois ont été posées et recouvertes en madriers de chêne de deux pouces. Des pilotis ont été enfoncés à la tête et au pied de l'écluse, appuyés en arrière par des pièces de bois et remplis de pierre pour protéger les murs de soutènement. Les ponts usés et les madriers défectueux ont été enlevés et remplacés, les ponts tournants ont été exhaussés sur leurs pivots et convenablement équilibrés, et les tirants ont été resserrés.

Levée et digue de Dunnville.

Une voie d'eau à l'extrémité sud du pont de péage, et une autre à la fabrique de Scott ont été bouchées à l'aide de palplanches et de corroi. Le trottoir et la voie en madriers qui traversent la levée ont été bien entretenus ; 100 verges de gravier ont été placées de chaque côté de la Passe aux Poissons, afin qu'elle ne souffre pas des hautes eaux. La maison de l'éclusier-chef, à Port-Maitland, a été reconstruite et le lot a été clôturé ; une nouvelle verandah a aussi été construite à la façade de la maison du péager, à Dunnville, et le lot a été clôturé.

De grandes quantités de billots et de rebuts ont été enlevés du fond du canal d'alimentation. Pendant l'hiver on a retenu l'eau du canal d'alimentation à un niveau uniforme de 7 pieds au-dessus du lac Erié. L'entrée de l'écluse de prise d'eau à Dunnville, et de l'écluse de Port-Maitland, a été nettoyée ; de grandes quantités de bois flottant, de billots, de souches et de rebuts ont été enlevées des entrées des déversoirs, etc.

Le chemin de halage et autres levées ont été tenues en bon état et revêtus de pierre et de gravier pour les empêcher d'être minés par l'eau.

Les chardons et autres herbes nuisibles ont été coupés sur les deux côtés de la rigole d'alimentation, ainsi que sur tous les terrains de l'Etat se rattachant au canal. Les puisards de tous les conduits souterrains ont été curés, et les rebuts brûlés. Quelques-uns des ponts fixées ont été peinturés.

Le brise-lames à Port-Maitland a été reconstruit par R. F. Lattimore pendant la dernière saison.

WILLIAM ELLIS,
Contrôleur.

A.—Relevé des amendes et dommages perçus des navires et des gardiens d'écluses, à raison de contraventions aux règlements concernant les canaux, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Date.	Nom du bâtiment.	Amendes.	Dommages.	Total.
1882.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1er juillet.	Remorqueur "Gordon"	5 00	.....	
do ...	do "Bennett"	5 00	.....	
do ...	do "C. J. Munroe"	10 00	.....	
do ...	do "Aikins"	10 00	.....	
10 juillet ..	do do	10 00	.....	
15 do ...	Goëlette "Paragon"	.....	20 00	
15 do ...	Barge "Niagara"	.....	40 00	
29 do ...	Remorqueur "Bennett"	20 00	.....	
29 do ...	do "Armstrong"	20 00	.....	
1er août ...	do "Douglass"	20 00	.....	
do ...	do "Hector"	20 00	.....	
19 do ...	Bateau à hélice "Lake Ontario"	.....	26 50	
23 do ...	Goëlette "M. C. Cameron"	.....	25 00	
26 do ...	do "Anglo Saxon"	.....	22 00	
29 do ...	Remorqueur "Armstrong"	100 00	.....	
9 sept. ...	Goëlette "Pride of America"	20 00	.....	
10 do ...	Barge "Lincoln"	.....	60 00	
18 do ...	do "Glenora"	.....	20 00	
18 do ...	do "Gaskin"	.....	15 00	
9 octobre	Remorqueur "Neelon"	.....	50 62	
14 nov. ...	do "Golden City"	.....	100 00	
14 do ...	do "Robert Hardy"	5 00	.....	
14 do ...	do "Wm. H. Kerrigan"	10 00	.....	
14 do ...	do "Wm. Care"	10 00	.....	
1883.				
18 mai	Goëlette "Kate Eccles"	.....	50 00	
21 do ...	do "O. M. Bond"	.....	21 00	
21 do ...	Barge "Enterprise"	.....	256 00	
		265 00	706 12	971 12

*Remis à H. H. Collier, écr., percepteur à Sainte-Catherine.

B.—Etat indiquant la profondeur de l'eau sur le busc inférieur de l'écluse n° 1, canal Welland, Port-Dalhousie, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Mois.	Busc inférieur.		Mois.	Busc inférieur.	
	Eau la plus haute	Eau la plus basse.		Eau la plus haute	Eau la plus basse.
1882.	Pds. Pcs	Pds. Pcs.	1883.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.
Juillet	14 8	13 10	Janvier	12 6	11 8
Août	14 4	13 9	Février	12 4	11 10
Septembre	14 1	13 3	Mars	13 8	12 0
Octobre	13 8	12 5	Avril	13 4	12 2
Novembre	12 11	12 3	Mai	14 2	13 2
Decembre	12 7	12 2	Juin	14 8	14 0

	Pds. Pcs.
Moyenne, 1882	14 2
do 1883	14 3

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur le base inférieur de l'écluse n° 27, canal Welland, Port-Colbourne, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Mois.	Base inférieur.		Mois.	Base inférieur.	
	Eau la plus haute	Eau la plus basse.		Eau la plus haute	Eau la plus basse.
1882.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.	1883.	Pds. Pcs.	Pds. Pcs.
Juillet	14 2	12 11	Janvier	13 4	11 5
Août	13 10	12 9	Février	13 10	11 7
Septembre	14 4	11 10	Mars	12 9	13 3
Octobre	13 3	12 2	Avril	13 0	11 4
Novembre	14 3	11 2	Mai	13 4	11 0
Decembre	15 1	11 7	Juin	15 5	12 11

	Pds	Pcs.
Moyenne, 1882	13	7
do 1883	13	5

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,
Surintendant.

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

No 6.

BUREAU DU CONTRÔLEUR,
SAINTE-CATHERINE, 17 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur la régie et l'état du canal de la baie de Burlington, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

Le canal a été fermé le 11 décembre et ouvert le 5 mai L'année s'est écoulée sans qu'il y ait eu interruption dans le passage des bâtiments.

La reconstruction des jetées est maintenant achevée, et quelques modifications et améliorations actuellement en voie d'exécution aux débarcadères clôra pour quelques années la dépense des superstructures à l'égard de ce canal. Il y aurait toutefois quelque dragage à faire, attendu qu'il n'y a pas 8 pieds d'eau en quelques endroits. Je fais faire des sondages d'un bout à l'autre, et, dans quelques jours, je soumettrai un plan qui fera voir l'état actuel du chenal et les travaux qui, à mon avis, devraient être exécutés. Pour faire face à ces travaux, nous avons à notre disposition une balance non dépensée d'environ $5,000.

Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,
Contrôleur.

M. A. P. BRANDLEY,
Secrétaire du département des
Chemins de fer et Canaux.

CANAL RIDEAU.

No 7.

BUREAU DU CANAL,
OTTAWA, 13 septembre 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel sur l'état des ouvrages dont j'ai la surveillance, pour l'exercice expiré le 30 juin 1883.

La navigation a été fermée à Ottawa et à Kingston-Mills le 27 et le 30 novembre 1882, respectivement, et ouverte le 3 et le 4 de mai 1883.

Jusqu'à la clôture de la saison de navigation de 1882, l'eau des biefs de montée et de descente a été maintenue à un niveau favorable, le " Long Bief " (vingt et un milles) entre l'île de Burret et l'île Longue, étant le seul dont il y ait eu lieu de se plaindre après le 14 octobre, époque à laquelle l'eau baisse au-dessous du niveau de navigation.

La navigation a souffert de deux délais. Le 8 août le steamer *Nile*, appartenant à MM. Rathburn et Cie, en entrant dans l'écluse inférieure à Black-Rapids, a brisé une des portes. Comme on a pu facilement s'en convaincre, l'accident est dû à ce que la cloche de signal ne fonctionnait pas. Les portes avaient fait leur temps et auraient eu à être remplacées l'hiver prochain. Une interruption d'une semaine dans la circulation des bateaux a été la conséquence la plus sérieuse de l'accident.

Le 23 octobre il se fit un éboulement dans l'une des levées du canal entre Hog's-Back et l'écluse de Hartwell, qui retarda la navigation pendant une dizaine de jours.

La cause de l'éboulement était un vieil aqueduc en bois enterré sous la levée du canal à l'époque de sa construction et dont personne ne connaissait l'existence.

La saison de 1883 s'est ouverte avec un niveau d'eau plus élevé que d'ordinaire sur toute la longueur du canal ; et l'eau ayant été accrue par de fortes et continuelles pluies jusque dans le cours de juin, les déversoirs ont eu tout ce qu'ils pouvaient faire d'empêcher les eaux de déborder.

La tempête du 20 mai, qui a durée trois jours, a causé beaucoup de dommages aux longues levées de Kingston-Mills et des Narrows.

Les hautes eaux battues par le vent firent plusieurs sérieuses brèches qui durent être promptement réparées.

Il faudra porter sur les levées dans le cours de l'hiver une réserve de quelques 500 verges de pierre.

Au Poisson-Blanc, l'eau ayant monté au-dessus du niveau de la crête du barrage, celui-ci s'est trouvé pendant plusieurs jours en grand danger d'être emporté. Il n'a été sauvé que grâce à la vigilance de l'éclusier qui le renforça.

Il s'est fait plusieurs plaintes ce printemps à l'occasion de la hauteur de l'eau, qui inondait les terres avoisinant le canal; il faut faire la part des pluies exceptionnelles. Les déversoirs étaient tout grands ouverts et restèrent ainsi jusqu'à ce que l'eau descendit au niveau ordinaire.

Dans le cours de l'hiver, on a construit, aux chutes de Jones, un nouveau pont tournant sur les écluses, et un pont fixe sur le bras de rivière depuis l'écluse jusqu'à la terre ferme. Ces ponts seront d'un grand avantage pour les habitants de l'ouest du Rideau.

A Manotick, de nouveaux barrages ont été construits sur le chenal principal conduisant aux écluses et sur celui qui mène aux moulins de Manotick; cela nous permettra de garder nos barrages étanches et d'éviter les fuites dont on s'est plaint.

A Ottawa on a fait, entre le pont Dufferin et le pont des Sapeurs, une amélioration dont le besoin se faisait grandement sentir, en élevant les bajoyers, en nivelant le sol et en faisant une terrasse de chaque côté du canal.

L'exploration commencée pour le canal de Tay a été terminée; des soumissions ont été demandées par la voie des journaux au printemps, et l'entreprise a été donnée à MM. Manning et Cie, qui ont commencé leurs travaux près de la baie de Beveridge.

Moulins de Kingston.

Pont du chemin de Kingston planchéié. Nouvelles aiguilles et pertuis réparés.

Scieries d'aval de Brewer.

Pont tournant planchéié.

Scieries d'amont de Brewer.

Balanciers neufs aux portes d'amont, et pont tournant réparé.

Chutes de Jones.

Deux paires de portes d'écluse réparées.

Chaffeys.

Une paire de portes terminées.

Newboro.

Maison de l'éclusier réparée; réparations aux portes.

Old-Slys.

Deux cadres de pertuis neufs; nouveau poteau busqué à la porte centrale, et réparations au seuil de l'écluse.

Merrickville.

Une paire de portes renouvelées; quatre piliers de dérivation aux murs du bassin.

Rapides de Burritt.

Une paire de portes renouvelées; pont tournant réparé, et deux cadres de pertuis neufs.

Manotick.

Réparé le pont tournant sur le canal; réparations aux piliers en amont du barrage.

Black Rapids.

Renouvelé une paire de portes d'écluse; mur en aile en pierre du coursier de décharge démoli et reconstruit,—magasin neuf.

Hogsback.

Réparé les tassements dans le barrage, et construit un nouveau magasin; brèche dans la levée, réparée.

Ecluse de Hartwell.

Réparé le mur en aile de l'écluse ainsi que la levée, affouillée par les fuites.

Ottawa.

Une paire de portes réparées; renouvelé le grillage des regards et les poulies des chaînes. Replanchéié les quais autour du bassin.

Les travaux aux différentes stations sont en bon état, à l'exception de l'écluse des Narrows, dont la maçonnerie aura besoin de fortes réparations aussitôt que les eaux auront baissé. Il y a maintenant à prendre les mesures nécessaires pour ces travaux.

Votre obéissant serviteur,

FREDERICK A. WISE,
Ingénieur contrôleur.

Mr A. P. Bradley, secrétaire,
Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

No 8.

CANAL DE LA TRENT.

PETERBOROUGH, 6 octobre 1883.

MONSIEUR,—En exécution de la loi, j'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel au sujet des constructions sous mon contrôle, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Le 1er juillet les eaux des différents biez étaient à un bon niveau d'été, mesurant plus de 7 pds sur les buscs des écluses. Entre cette date et le 6 novembre, lorsque l'eau atteignit son plus bas niveau, elle baissa de 2·4 pieds. La navigation, fermée le 29 novembre, se rouvrit le 28 avril.

Le 9 avril l'eau commença à monter avec une rapidité exceptionnelle, et atteignit bientôt, dans plusieurs biez, un niveau qui, au dire des vieux habitants de l'endroit, n'a jamais été atteint qu'en 1870. J'avais prévu cette crue anormale, et pris des précautions en asséchant le grand lac dans le cours de l'hiver, et en donnant à l'eau toutes les issues possibles, jusqu'à ce qu'elle eut repris le niveau ordinaire du printemps.

Les constructions n'ont pas plus souffert que dans les crues ordinaires.

Le plus grand nombre d'éclusages, à aucune des écluses, est de 1,380, comprenant 500 bateaux à vapeur et 880 barges.

Suit une liste des principales réparations faites dans le cours de cette année, et de celles restant à faire l'année prochaine.

Chutes de Fénélon.

Les constructions consistent en un barrage, un glissoir et des estacades. Le glissoir et les estacades sont sous le contrôle du département des Travaux publics, et ont subi des réparations générales dans le cours de l'année, consistant dans le renouvellement de la paroi du glissoir du côté de la rivière ainsi que des pièces transversales où le besoin s'en faisait sentir. A cette station les constructions destinées à relier les eaux du lac a l'Esturgeon à celles du lac de Cameron, consistent en deux écluses d'ascension et une courte tranchée à travers un roc calcaire, qui rendent ces eaux navigables pour des batiments tirant 5 pieds d'eau, et forment partie du plan projeté de l'amélioration de la navigation de la vallée de la Trent; elles sont en voie, et on s'attend qu'elles seront terminées l'année prochaine.

Lindsay.

On devrait régler aussitôt que possible la question de propriété relative au lot avoisinant l'écluse, qui contient environ un demi-acre. On m'apprend que le prétendu propriétaire en a vendu la partie qui avoisine la rue King, ce qui rend le règlement de cette question d'autant plus urgent.

Le gouvernement de la province a demandé le lot entier, mais, pour les raisons que j'ai déjà données dans le rapport détaillé que j'ai fait à ce sujet en date du 12 mars dernier, il vaut mieux que le gouvernement fédéral n'en dispose pas à l'heure qu'il est.

Sur le bief qui s'étend jusqu'à Port-Perry, à la tête du lac Scugog, il y a beaucoup de difficulté à maintenir l'eau au niveau voulu pendant les mois d'automne. Le seul moyen d'y parvenir est de poser des longrines sur le barrage de Lindsay. L'objection que cela présente se trouve dans les dommages qui en résulteraient, selon quelques-uns, pour certaines terres basses et marécageuses de la rivière Scugog; mais cette question n'a pas encore été résolue d'une façon satisfaisante, et il n'est pas sans probabilité que l'eau peut légalement être maintenue à la hauteur déterminée lorsque les travaux ont été faits et les ayants droits ont été indemnisés pour les dommages en résultant. Quand les moulins ont été construits ils employaient beaucoup moins d'eau qu'aujourd'hui, leur capacité a été grandement augmentée, et le niveau de l'eau du bief d'amont baisse conséquemment beaucoup plus rapidement qu'autrefois; d'un autre côté, les fuites d'eau étaient beaucoup

moins considérables il y a quelques années qu'elles ne sont aujourd'hui.

Le transfert du barrage et de certains pouvoirs d'eau de cette station au gouvernement de l'Ontario, a été décidé par arrêté du conseil en 1875, mais je ne sais s'il a jamais eu lieu ou non.

Bobcaygeon.

Le barrage supérieur est en mauvais état, et ce n'est que grâce à la plus grande vigilance qu'il n'est pas emporté. Il a causé beaucoup d'inquiétude dans le cours du printemps ; on s'attendait de jour en jour à le voir céder, et toutes les précautions possibles ont été prises pour le maintenir. Il est absolument nécessaire de construire un nouveau barrage en un autre endroit; il coûterait beaucoup moins que celui qui existe à l'heure qu'il est. Celui-ci a été renforcé de plusieurs moises et racinaux et de plusieurs centaines de verges de gravier. En l'examinant avec soin, ont s'est aperçu que les tenons de la charpente sont complètement pourris, et qu'il serait inutile de réparer considérablement ce barrage.

Le barrage d'aval est en assez bon état et n'a pas souffert de la crue, mais un train de bois brisé à la tête du chenal s'est précipité avec tant de force qu'il a endommagé environ quarante pieds de la partie est, démolissant la maçonnerie à la tête du canal. Celle-ci a été réparée.

L'extrême crue des eaux a emporté une partie de la berme, et pendant plusieurs jours on a beaucoup craint pour le canal. Une forte équipe d'hommes et de chevaux a été mise à réparer le désastre ; mais quelques jours après une nouvelle brèche se fit et de nouveau il fallut se mettre aux réparations.

Les endroits réparés tiennent bon, mais il faut que la berme soit exhaussée d'environ un pied sur toute sa longueur et protégée par au moins quinze pieds de remplissage en terre à l'envers.

Le radier de l'écluse est si peu étanche que les portes sont extrêmement difficiles à manœuvrer. On se propose de le faire planchéier à neuf cette année. Les marches de la nouvelle porte d'amont sont construites et elle fonctionne aussi bien qu'on peut s'y attendre. Une nouvelle porte d'aval sera posée dans le courant de l'année.

La baie d'aval de l'écluse a besoin d'être prolongée d'au moins vingt pieds, et il faut une ligne de coffrage d'environ 60 pieds de longueur du côté nord de l'approche pour empêcher les bâtiments de se frotter sur la rive.

Les navigateurs se plaignent des dommages qu'ils ont à subir de ce que les barges se portent sur la rive en conséquence de la forte courbe qu'elles rencontrent près de l'entrée, ainsi que du danger et de la difficulté qu'il y a à approcher du canal avec un touage. L'entrée est si près du barrage qu'il arrive que les barges y sont poussées et courent grand danger dans les hautes eaux d'être emportées pardessus.

Pour remédier à cette difficulté il serait nécessaire de redresser le canal en faisant disparaître la courbe. Ce serait d'un grand avantage pour la navigation et cela donnerait un chenal plus direct et plus profond.

Buckhorn.

Les constructions destinées au flottage du bois sont sous le contrôle du département des Travaux publics. Le barrage, qui est sous le contrôle du département des Chemins de fer et canaux, a été reconstruit et est en bon état.

Les travaux donnés à l'entreprise destinés à faciliter la navigation progressent d'une façon satisfaisante, et on s'attend qu'ils seront terminés l'année prochaine. Avant que ces travaux soient terminés et que les bâtiments puissent se servir de ces constructions, il faudra faire des ouvrages complètement indépendents de l'entreprise actuelle pour protéger la navigation contre les dangers du flottage.

Pointe de Young.

Le contrôle du barrage et du glissoir ayant été pris par le gouvernement pour faciliter l'utilisation des améliorations et le développement de cette voie de navigation, le barrage tombe sous le contrôle de ce département, mais le glissoir, les estacades, etc., destinés au flottage, vont, je présume, échoir au département des Travaux publics. Le barrage est en mauvais état et loin d'être étanche.

Il serait plus économique de construire un barrage neuf à cette station que d'essayer à réparer celui qui y existe à l'heure qu'il est. Si on en construisait un neuf, je recommanderais fortement que le glissoir qui y serait pratiqué ne fût pas de plus de 20 pieds de large avec un tirant ne dépassant pas 2 pieds, de façon à prévenir pendant le passage du bois la dépense excessive d'eau qui se fait aujourd'hui par un glissoir de 33 pieds sur tout le parcours. Je recomamnderais aussi fortement qu'il n'y fût pas pratiqué plus d'un seul pertuis de la même largeur que le glissoir, vu que l'expérience m'a démontré qu'un trop grand nombre de pertuis, surtout lorsqu'ils sont inégalement ouverts, ont l'effet d'affouiller les caissons voisins, surtout dans un fond de gravier.

Il se présente ici une grande difficulté pour la navigation, due à ce que le chenal se bouche à chaque saison par le flottage. Lorsque la voie sera ouverte entre les eaux supérieures et celles-ci, il n'y a pas de doute que la navigation sera beaucoup plus considérable, et il faut conséquemment voir à prendre quelques mesures pour remédier à cet inconvénient. Je vais répéter ici ce que j'ai déjà dit dans un rapport au département des Travaux publics sur ce sujet.

" Le moyen le plus praticable qui se présente est le suivant:--A une courte distance en amont de la digue, existe un chenal d'environ 60 pieds de large entre une île et la rive de l'est ou Dummer ; à l'eau basse ce passage est presque sec, mais en le creusant jusqu'à une profondeur de 3 pieds, et en ajoutant deux petits piliers et une estacade conductrice à la tête, on aurait un chenal complet et séparé pour le bois — l'excavation sera de gravier. Le chenal qui sert aujourd'hui pour le bois et les bateaux à vapeur est sur le côté ouest de l'île, entre celle-ci et la rive Smith, et le bois encombre constamment le chenal. Nettoyer le chenal Dummer et forcer les fabricants de bois à s'en servir, résoudrait, suivant moi, la difficulté. J'en ai fait l'expérience ce printemps lorsqu'il y avait environ 3 pieds d'eau dans ce chenal, en forçant un train de bois appartenant à MM. Rathbun d'y passer, et le contre-maître qui en avait la direction déclara qu'il le préférait de beaucoup à l'autre chenal."

Lakefield.

Dès 1874, il fut question de savoir s'il était à désirer que le gouvernemenl prît possession du barrage qui existe à cette station, et la chose m'ayant été soumise j'eus l'honneur au mois de mars 1874, de recommander que le contrôle d'un barrage qui affecte la navigation cessât d'appartenir à des particuliers. Les choses en restèrent là jusqu'à il y a quelques années, et il y a aujourd'hui lieu de se féliciter de ce que les négociations reprises à ce sujet soient résultées dans le transfert de ce barrage au gouvernement, dans l'intérêt de la navigation. Il y a grand besoin d'un nouveau barrage, vu que celui qui existe aujourd'hui est si vieux et si peu étanche qu'il est presque impossible de maintenir l'eau du bief d'amont à la hauteur voulue pour la navigation.

Entre cette station et la Pointe de Young il y a conflit constant entre les intérêts de la navigation et ceux du commerce de bois, le chenal des bateaux à vapeur étant bouché par le flottage. Cela est devenu un inconvénient sérieux, et souvent des bateaux à passagers ou des trains en remorque ont dû subir jusqu'à quarante-huit heures de retard. J'ai aussi représenté ces choses dans mon rapport au département des travaux publics, et signalé comment on pourrait remédier à cet état de choses en construisant certains piliers et des estacades aux Trois-Iles et aux Narrows de Henderson.

Il y a aussi un certain nombre de cailloux à enlever, et le chenal devrait être pratiqué à travers une barre qui existe à peu de distance en aval de la Pointe de Young.

Si un petit dragueur convenable pour l'endroit était construit et maintenu sur cette voie de navigation, surtout aujourd'hui que ces nouveaux travaux sont en marche, ce serait d'une grande utilité et d'une économie considérable.

Peterborough.

La compagnie de chemin de fer Ontario et Québec ayant obtenu, sauf certaines conditions, le pouvoir de construire un pont fixe sur la rivière Otonabee près de cette

ville, ce qui devait nécessiter le transfert du débarcadère des bateaux à vapeur à un endroit plus éloigné, a conformément à une des conditions de l'arrangement, soumis à l'approbation de ce bureau un plan du quai qu'elle se propose de construire, et je dois dire que d'après ce plan la construction sera solide et supérieure à celle qui existe aujourd'hui. Je ne puis cependant approuver le choix de l'emplacement, vu que dans les eaux basses, le niveau ne permettra pas aux bateaux à vapeur d'accoster. Le quai doit être poussé vers le large jusqu'à ce que le niveau nécessaire soit atteint.

Le dragage, pour lequel a été voté un crédit à la dernière session du parlement, se poursuit sous le contrôle du département des travaux publics, mais je dois dire que ces travaux ne seront guères utiles tant qu'on n'aura pas mis fin à la pratique de jeter de la sciure de bois à la rivière.

Rapides de Whitlaw.

Les bajoyers ont été jointoyés avec du ciment hydraulique anglais, et les plateformes des portes rebâties; le mécanisme des portes étant en mauvais état, a été réparé.

Le sommet du barrage a été forcé par les hautes eaux; il en est de même du fond du déversoir de trop plein. Les réparations nécessaires seront faites quand les eaux seront basses.

La partie de la digue qui avoisine l'écluse, sur environ 50 pieds de longueur, a été emportée dans le cours du printemps. On est à la réparer.

Quand on a construit l'écluse de cette station, le busc inférieur n'a pas été mis à un niveau suffisamment bas pour donner la hauteur d'eau voulue. Quand les buscs des autres écluses donnent une hauteur de 5 pieds 6 pouces, c'est à peine s'il y a 4 pieds 6 pouces sur celui-ci. Il va par conséquent falloir le baisser d'environ un pied pour obtenir la profondeur d'eau nécessaire pour la navigation.

Hastings.

Une grande île flottante (tourbe) d'une superficie de plus de quatre acres et d'une épaisseur d'environ quatre pieds, portée par la crue des eaux, est descendue du lac du Riz et s'est jetée sur les constructions, en brisant les estacades, endommageant le glissoir, engorgeant l'entrée de l'écluse et s'arrêtant sur la digue. Ce fut une source d'ennui et d'embarras qu'il fallut près de deux semaines pour faire disparaître. On n'y parvint qu'en coupant cette tourbe par morceaux qu'on fit passer par l'écluse. Celle-ci s'en trouva bientôt engagée et il fallut un plongeur pour la nettoyer. Le glissoir et les estacades ont été réparés par le département des travaux publics. Le département des chemins de fer et canaux est à faire renouveler le qua d'amarrage en amont de l'écluse. Il a été fait des demandes de privilèges d'exploitation hydraulique dans le cours de l'année dernière, l'une pour la rive nord, près de l'écluse, l'autre pour la rive sud, en aval de la scierie de Powld frères; j'ai fait rapport à ce sujet.

Les bajoyers de l'écluse ont besoin d'être jointoyés à neuf, et il faut à la partie supérieure des portes quatre rangs de pièces neuves. La compagnie du chemin de fer a terminé les abords de la partie mobile de son pont sur la rivière.

Chutes de Heely.

Le glissoir et les estacades ont été réparés sous le contrôle du département des travaux publics.

La crue a emporté environ 60 pieds du barrage, et celui-ci va avoir besoin d'être réparé cet automne.

Chutes du Milieu.

Les constructions de cette station ayant été érigées exclusivement dans l'intérêt du commerce de bois, elles sont sous le contrôle du département des travaux publics, et des instructions ont été reçues pour l'exécution des réparations nécessaires.

Rapides de Chisholm.

Le barrage est a subir des réparations, et on y pose de nouveaux poteaux et des moises partout où le besoin s'en fait sentir.

On est à renouveler les pertuis. Sur l'autorisation nécessaire on nettoiera l'écluse et on posera des marches à la nouvelle porte d'aval.

Le glissoir et les estacades étant sous le contrôle du département des travaux publics, celui-ci a donné autorisation de faire exécuter, cet automne, les réparations nécessaires.

La compagnie du chemin de fer de l'Ontario Central a terminé son pont sur la rivière et jeté une construction temporaire sur le canal.

Les ouvrages érigés sur la rivière Trent pour le flottage du bois, et qui étaient, il y a quelques années, sous le contrôle d'un comité, ont passé sous celui du gouvernement, le comité ne s'étant pas conformé aux conditions du transfert.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéiisant serviteur,

THOMAS D. BELCHER,

Ingénieur contrôleur.

M. A. P. Bradley,

Secrétaire, département des chemins de fer et canaux.

No 9.

CANAL SAINT-PIERRE.

Ottawa, 24 octobre 1883.

Monsieur,—La navigation sur le canal Saint-Pierre s'est fermée le 1er janvier 1883, et la saison de 1883 a commencé le 16 avril.

Ci-suit un état indiquant le nombre et le tonnage des navires qui ont fréquenté le canal dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Mois.	Nomb. de navires allant au nord.	Tonnage.	Montant des péages perçus.	Nombre de navires allant au sud.	Tonnage.	Montant des péages perçus.
1882.			$ cts.			$ cts.
Juilllet	72	4,236	86 00	59	2,343	61 33
Août	61	3,762	65 11	42	1,923	45 18
Septembre	84	4,362	87 62	53	3,209	52 12
Octobre	69	2,984	54 61	87	5,023	98 [illegible]1
Novembre	83	3,064	70 40	73	3,818	82 31
Décembre	32	1,243	32 05	17	856	13 05
1883.						
Avril	14	823	17 14	6	350	5 12
Mai	71	2,408	70 10	52	4,243	90 10
Juin	118	8,261	162 43	90	9,121	212 21
Totaux	604	31,143	645 26	479	30,886	659 63

Je dois dire que le canal a bien fonctionné, et qu'il n'y a eu besoin que de légères réparations, qui ont été faites aux portes d'écluses et à la chaussée.

Il a été voté un crédit pour des ouvrages de protection à l'extrémité nord du canal, c'est-à-dire l'extrémité du Bras d'Or. Ces travaux seront poussés dans le cours de l'exercice actuel.

'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur.

M. A. P. Bradley,

Secrétaire, chemins de fer et canaux,

Ottawa.

No 10.

CORNWALL, 31 octobre 1883.

M. A. P. BRADLEY,
Secrétaire du département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport annuel pour l'exercice 1882-83.

Les travaux sous mon contrôle comprennent le canal Murray, les ouvrages du rapide des Galops, et l'agrandissement du canal Cornwall, etc., sur le haut du Saint-Laurent, ainsi que les explorations pour le canal projeté de la vallée de la Trent, en même temps que les travaux de construction autorisés ou en voie d'exécution sur la division des Back-Lakes, savoir, le barrage de la Pointe de Young, et les canaux de Burleigh, de Buckhorn et des chutes Fénélon.

HAUT DU SAINT-LAURENT.

Canal Murray.

La construction de ce canal, dont l'importance pour le commerce de transport ne saurait être exagérée, comporte la prolongation vers l'ouest par le lac Ontario de la navigation du haut du Saint-Laurent, par voie des eaux intérieures de la baie de Quinté jusqu'au port de la Presqu'Ile, sur le bord nord du lac à distance presque égale entre Kingston et Toronto.

Le port de la Presqu'Ile, qui constitue le futur havre de refuge du lac Ontario, est situé à mi-longueur du lac, et en amont de la côte dangereuse de la péninsule du Prince-Edouard.

Depuis le port de la Presqu'Ile jusqu'à l'entrée du canal Welland, à Port-Dalhousie, la distance sera de moins de 120 milles, ce qui réduira presque de moitié la longueur de la navigation dans les pleines eaux du lac.

Lorsqu'il sera terminé, le travail aura pour effet de développer un mouvement considérable de cabotage sur la rive nord du lac Ontario.

L'entreprise fut donnée à MM. J. D. Silcox et Cie le 24 août 1882, et devra être terminée le 1er juillet 1885.

Les ouvrages, qui doivent couvrir une distance d'environ neuf milles et demi, consistent en une tranchée en sol ordinaire de quatre milles et un huitième à travers l'isthme de Murray, et en tranchées sous-marines en sable, terre glaise, etc., aux entrées de la Presqu'Ile et de la baie de Quinté, et à la nouvelle entrée du port de la Presqu'Ile.

Les travaux sur l'isthme ont commencé près de l'extrémité de la Presqu'Ile le 1er septembre, et le dragage, à l'entrée de la Presqu'Ile, le 3 octobre 1882; dans le cours de la saison actuelle on a aussi commencé les travaux à l'entrée de la baie de Quinté.

Le gouvernement a pris possession de toutes les terres nécessaires à la construction du canal, et le déboisement est partout terminé.

L'excavation a été poussée sur toute la largeur de l'isthme, et à ce sujet les entrepreneurs disaient, le 30 juin 1883, que "l'excavation, etc, se fait avec succès, et jusqu'à présent rien ne s'est rencontré de nature à indiquer aucun changement imprévu dans la nature du sol."

Les entrepreneurs ont fait des progrès très satisfaisants depuis le commencement des travaux, et ont fait preuve de beaucoup d'habileté et d'énergie dans la poursuite de leur entreprise, malgré plusieurs difficultés rencontrées à raison de la hauteur actuelle des eaux du lac.

Ouvrages du rapide des Galops.

Ces ouvrages, qui s'étendent sur environ trois quarts de mille, se font près de la tête du canal des Galops, à sept milles en aval de Prescott, et sont destinés, en connexion avec l'agrandissement des canaux du Saint-Laurent, à faciliter la descente des batiments lourdement chargés, par le chenal principal du fleuve jusqu'à la tête du canal Cornwall, endroit que le rapide du Long-Sault ne leur permet pas de dépasser en suivant le cours du fleuve.

Afin de rendre la navigation des Galops possible, quel que soit le niveau de l'eau, il y a à enlever plusieurs hauts-fonds de roc et à approfondir le lit du fleuve, afin d'obtenir une profondeur, à eau basse, d'au moins seize pieds. *Voir* les rapports de 1881-82..

Quand ces améliorations seront accomplies—et on a constaté que les rapides d'aval sont assez profonds pour la navigation que l'on se propose de faciliter—tous les navires descendant pourront se servir du nouveau chenal et du fleuve, et éviter ainsi le passage des canaux de Williamsburg et les délais qu'il entraîne.

Des hauts-fonds mentionnés ci-dessus les plus considérables et les plus difficiles à faire disparaître sont les " battures de l'île " et la " barre d'aval."

Jusqu'à présent les travaux ont été concentrés sur la batture de l'île, et après avoir été commencés à la fin de la saison 1880, ont été continués chaque année subséquente avec un succès croissant, tant en ce qui regarde le forage et le pétardement, qu'en fait de l'outillage nécessaire au dragage.

La saison des travaux est ordinairement d'environ sept mois, d'avril à novembre.

La batture de l'île, on peut dire aujourd'hui, est à peu près disparue, le forage et le pétardement étant terminés et le dragage très avancé.

Le forage et le pétardement ont été commencés avec succès à la tête de la barre inférieure.

Canal de Cornwall.

Les travaux de la section n° 1 de l'agrandissement sont terminés, et l'entrée d'aval est maintenant d'usage général.

Canal de la vallée de la Trent.

Explorations.—Les explorations pour le tracé de ces travaux, commencées en août 1882, sont à peu près terminées, et les cartes, plans et estimations sont préparés aussi promptement que possible.

Comme il a été dit dans un précédent rapport, la ligne principale de communication par eau, recommandée par M. N. H. Baird en 1833-35, est celle qu'on a généralement suivie : en substituant cependant en certains cas, des percées à travers les terres qui sur examen furent considérées comme possédant des avantages sur le plan primitif, consistant principalement dans la canalisation des rivières.

Navigation de la Trent.

Les travaux autorisés ou en voie d'exécution sont nécessaires pour compléter et relier les diverses parties navigables de la rivière, désignées sous le nom de division des Back Lakes, laquelle s'étend depuis le village de Lakefield jusqu'au lac du Baume, qui est le point culminant de la ligne principale du canal projeté de la vallée de la Trent. Ces travaux sont, dans l'ordre de montée, comme suit :—

1. *Le barrage de Lakefield,* qui fait partie de la propriété du moulin de Strickland, le gouvernement en ayant pris possession en octobre 1882 pour les fins de la navigation. Bien que construit exclusivement pour une exploitation hydraulique, ce barrage a jusqu'à présent servi à maintenir la navigation du lac Katchiwannoe jusqu'à l'écluse de la Pointe de Young.

A raison de graves avaries subies dans le cours de la saison, pendant la crue, l'état du barrage est considéré comme dangereux et il devrait être tout de suite remplacé par un barrage régulateur permanent, établi immédiatement en aval de la construction actuelle.

2. *Le barrage de la Pointe de Young.*—Le barrage actuel entre le lac Katchiwannoe et le lac Clair, a été construit par des particuliers, et subséquemment, en 1874, est passé sous le contrôle du gouvernement provincial, qui l'a réparé dans l'intérêt de la navigation et en connexion avec l'écluse. Néanmoins, le défaut d'entretien et la vétusté l'ont rendu peu sûr, et en février 1883, autorisation a été obtenue de construire un nouveau barrage régulateur capable de faire face aux besoins de la navigation de la Trent et de maintenir et contrôler les niveaux des lacs Clair et Rocheux.

Il a été fait quelques légers frais de réparation en avril dernier pour renforcer le barrage actuel, par précaution contre la crue.

Les estimateurs du gouvernement ont pris des arrangements avec les propriétaires pour tous les dommages qui pourraient résulter de l'inondation des terres bordant le lac Katchiwannoe, y compris la Pointe de Young.

3. *Le canal de Burleigh.*—Cette construction s'étend depuis le lac Rocheux jusqu'à baie de la Biche, distance d'environ deux milles et quart, comprenant la chute et les rapides de Burleigh et le lac et les rapides de Lovesick.

L'entreprise a été adjugée le 27 septembre 1882 à M. George Goodwin, et devra être terminée le 1er juillet 1885.

Elle consiste dans la construction de trois écluses d'ascension, de barrages régulateurs inclinés, de culées de pont et autres travaux.

L'entrepreneur n'a pas encore commencé les travaux, à cause, dit-il, de la difficulté qu'il y a à se procurer la main-d'œuvre, vu l'absence d'établissements dans le voisinage.

4. Le *Canal de Buckhorn,* d'environ un mille de long, est situé aux rapides d'amont, entre la baie de la Biche et le lac Buckhorn.

Cette entreprise a aussi été donnée à M. George Goodwin, le 27 septembre 1882, et doit être terminée le 1er septembre 1884.

Elle consiste dans la construction d'une écluse avec entrée, et l'exécution d'une courte tranchée; elle comprend aussi les travaux d'amélioration nécessaires au chenal des petits rapides Buckhorn, près de l'entrée de la baie de la Biche.

L'ouvrage commencé le 30 mai, a marché d'une façon satisfaisante.

L'excavation dans le granit est fort avancée et la tranchée pour l'écluse est presque prête à recevoir les fondations.

L'entrepreneur a acquis une carrière de pierre calcaire située à moins d'un mille des travaux, et s'occupe de faire préparer la pierre nécessaire pour l'écluse.

5. Le *Canal des Chutes Fénélon* est situé aux chutes, entre les lacs de l'Esturgeon et Cameron, dans le village des Chutes-Fénélon, et a environ un tiers de mille de longueur.

L'entreprise a été donnée à A. F. Manning et Cie, le 14 octobre 1882, et devra être terminée le 1er juillet 1885.

Elle consiste à construire deux écluses, avec piliers d'entrée, à creuser un bief de peu de longueur, à pratiquer une ouverture et construire une pile à la travée centrale du pont du chemin de fer de Victoria, etc., etc.

Les travaux ont commencé le 16 octobre 1882, et ont été poussés d'une façon satisfaisante.

La plus grande partie de l'excavation (dans le calcaire) est terminée.

La maçonnerie de l'écluse d'amont est commencée.

Les caissons de fondation pour les piliers d'entrée ont été calés et le dragage nécessaire a été fait.

Tout le bois nécessaire pour les écluses et la superstructure des piliers, etc., etc., ainsi qu'une grande quantité de la pierre de taille, venant de la carrière de Bobcaygeon, ont été apportés sur les lieux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS S. RUBIDGE,
Ingénieur.

ANNEXE No 6.

OTTAWA, 11 août 1883.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état des réclamations soumises aux arbres officiels du département des chemins de fer et canaux et des décisions ou recommandations des arbitres pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
CHS. THIBAULT,
Secrétaire.

M. A. P. BRADLEY, secrétaire,
Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

TABLEAU des réclamations soumises aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux, et des décisions des arbitres, etc., etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Réclamant.	Sujet de la réclamation.	Quand soumise.	Soumise soit à un arbitre ou au conseil au complet.	Soumise pour décision ou pour rapport.	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
		1882.			$ cts.	$ cts.		
Mme James Isbister	Vieille ligne du Portage La Prairie ch. de fer du Pac.—Expropriat. et domm.	9 oct. ...	Conseil entier.	Rapport	Non ment.	762 25	14 oct. 1882.	
Duncan Livingstone....	do do ...	9 do ...	do	Décisi'n	335 25	335 25	do ...	
Wm. J. Almon.....	Embranchement Pembina du ch. de fer du Pacifique.—Expropriation....	9 do ...	do	do ...	Non mentionné.	.....	.....	
Chas. M. Almon et W. B. Gravely	do do ...	9 do ..	do	do ...	1,500 00	200 00	14 oct. 1882	
Maxime Boudreault.....	Intercolon.—Incendie d'arb. fruitiers	9 do ...	Un arbitre	do ...	Non mentionné.	162 00	28 juillet '83	
Mme Robert Ross.....	do Dommages résultant de la mort de son mari....	9 do ...	do ...	Rapport	6,225 00	6,225 00	5 do '83.	
John Hune et G. Wright	do Deux chevaux tués.....	9 do ...	do ...	do ...	.....	.....	....	$30 à Hune et $132 à Wright—$162 en tout.
Sablière de Birds Hill.	Embranchem. Pembina du ch. du Pacifiq.—Terre prise pour sablière.....	9 do ...	do ...	do ...	19,413 00	100 00	11 oct. '82.	
Jas. Taylor et W. McKay Taylor	Ch. du Pacifique.—Lot 65, Saint-Clément, pris et remis.....	9 do ...	Conseil entier.	Décisi'n	4,160 79	1,498 00	26 avril 1883	
Charles Wilson.....	Vieille ligne du Portage La Prairie ch. du Pacifiq.—Terre prise p. terrassem.	9 do ...	do ...	do ...	.....	.....	....	
Wm. Ferguson.....	Intercolonial.—Terrain pris pour voie d'évitement.....	9 do ...	Un arbitre....	Rapport	3,000 00	2,500 00	15 juin 1883.	Renvoyé au conseil complet pour décision, le 10 février 1883.
J. Bte. Lepage.....	do Dommages causés par l'inondat. à Rimouski	11 do ...	Conseil entier.	do ...	Non mentionné.	800 00	28 nov. 1882	
Stanislas Meunier et Saul Hardy.....	Barrage de St-Ours.—Domm. aux terr.	16 do ...	Un arbitre....	do ...	.....	.....	.....	
R. A. R. Hubert	Canal Lachine—Dommages aux terres causés par des fuites	21 do ...	Conseil entier.	do ...	22,407 33	2,800 00	16 déc. 1882.	Recommandant l'achat d'une lisière de terr'n le long du canal Lachine.

Sylvester Weelon	Canal Welland—Dommage à "l'Europe" et demande reconventionnelle	24 do	Deux arbitres.	do				
Ant. St. Mars	C.F.P., E. de Pembina—Expropriation	24 do	Conseil entier.	do	N.ment'né	4 00	14 oct. '82	La somme due était de $1 payée à Fairbanks.
Richard Terrot	do do do	24 do	do	do	do			Le réclamant n'a pu être trouvé.
Benjamin W. Hughes	do do do	24 do	do	do	do	44 00		
P. Ross	do do do	24 do	do	do	do	Nil.		Le réclamant n'a pas de titre.
Angus McGregor	do do do	24 do	do	do	do	5 82		
Wm. M. McLelland	do do do	24 do	do	do	do	Nil.		Let. pattntes p. enc. donn.
Arch. W. McIntyre	do do do	24 do	do	do	do	1 60		Payable à G. W. Watson, à qui appartient le lot
Malcolm Patterson	do do do	24 do	do	do	do	3 96		do do
Mme Campbell	do do do	24 do	do	do	do	Nil.		Le réclam. n'a p. de titre.
Hérit de Mme Harriotte	do do do	24 do	do	do	do	Nil.		do do
Sarah Thomas	do do do	24 do	do	do	do	Nil.		do do
Mme Phœbe Taylor	do do do	24 do	do	do	do	Nil.		do do
James Smith	do do do	24 do	do	do	do	19 46		
Philip Harper	do do do	24 do	do	do	do	86 84		
William Stephen	do do do	24 oct.	Conseil entier.	Rapport	N.ment'né	1 80	14 oct. '82.	Réclamant inconnu.
William McKay	do do do	24 do	do	do	do	18 19	do	do
John Tait (Dr. Schultz)	do do do	24 do	do	do	do		do	Retirée et réglée avec le Dr. Schultz.
Archd. Johnson	do do do	24 do	do	do	do	2 00	do	
Maurice H. Bird (Mme Sarah Gunn)	do do do	24 do	do	do	do	15 00	do	
Albert Todd	do do do	24 do	do	do	do	642 20	do	
James Clark, père	do do do	24 do	do	do	do	Nil.	do	
James Clark, fils	do do do	24 do	do	do	do	Nil.	do	
Robert Cox	do do do	24 do	do	do	do	23 90	do	
John D. Robertson	C.F.I.—Saint-Jean, N.-B., terminus, expropriation	22 nov.	Un arbitre	Décision	3,500 00	2,000 00	6 avril '83	
Magloire Danjou	C.F.I.-Grange incen. p. d flammèches	27 do	do	Rapport	N.ment'né			
Théodore Pelletier	do Clôtures do do	27 do	do	do	do			
Narcisse Pelletier	do do do do	27 do	do	do	do			
Léon Caron	do do do do	27 do	do	do	do			
Rémi Lambert	do Terres à bois do do	27 do	do	do	240 00			
Louis Lambert	do do do do	27 do	do	do	80 00			
Jonathan V Ripley	do Foin do do	27 do	do	do	24 50			
Stewart Copland	do Blessures reçues	27 do	do	do	N.ment'né			
David Leitch	Canal Welland—Blessures reçues par son fils	23 déc.	Conseil entier.	Décision	do			
Patrick Powers	Canal Welland—Dommage causé par le refoulement de l'eau	26 do	Un arbitre	Rapport	do			
Fabien Rochette	Ch. de fer Intercol.— Expropriation pour la station de la Chaudière	29 do	Conseil entier.	Décision	do	1,702 00	Août 1883.	

TABLEAU des réclamations renvoyées aux arbitres officiels du dép. des ch. de fer et canaux et des décisions des arbitres, etc.—*Suite.*

Réclamants.	Sujet de la réclamation.	Quand soumise.	Soumise soit à un arbitre ou au conseil au complet.	Soumise pour décision ou pour rapport	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont le paiement est recommandé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
		1883.			$ cts.	$ cts.		
David Recons.....	Ch. de fer Inter.—Dommage résultant de l'absence de construc. nécessaires	5 jan. ...	Un arbitre.....	Rapport	250 00			
James Jones.....	Chemin de fer Intercol.—Dommage à la terre et expropriation.....	5 do ...	Conseil entier.	Décision	2,800 00	2,600 00	27 juin '83...	
Thos. Hayes.....	do cheval tué	5 do ...	Un arbitre.....	Rapport	45 00			
Mme Dennis Carroll....	do vache tuée.....	8 do ...	do ...	do ...	40 00	Nil.	24 juillet '83	
Allen Price.....	do grange détruite par le feu....	9 do ...	do ...	do ...	100 00			
Mme Ann Connell.....	do deux chevaux tués.....	10 do ...	do ...	do ...	250 00			
Jules Larivée.....	do dommage résultant du défaut de drainage.....	11 do ...	do ...	do ...	50 00			
Joseph Roy dit Desjardins.....	do do do ...	17 do ...	do ...	do ...	5 00			
James Falconer.....	do dommage causé au terrain par l'inondation.....	25 do ...	do ...	do ...	1,170 00			
Cyprien Gagnon.....	do vache tuée	29 do ...	do ...	do ...	30 00			
J. P. Kelly.....	Canal Carillon—cheval noyé.....	29 do ...	do ...	do ...	150 00			
John Smith.....	Ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard —dommages et expropriation.....	30 do ...	do ...	Décision	165 00			
J. Bte. Plante.....	Emb. de St.-Charles, ch. de fer Intercolonial—deux chevaux tués.....	1er juil. ...	do ...	Rapport	150 00			
Théophile Laraway.....	C.F.I.—cheval tué	10 do ...	Un arbitre.....	do ...	80 00	.....	.....	
George Kitchen.....	do traverses employ. non payées	27 do ...	do ...	do ...	700 00	.....	.....	
R. Carr Harris.....	do bétail tué	20 mai ...	do ...	do ...	50 00	.....	.....	
John McDonald.....	do expropriation	31 do ...	do ...	do ...	N.ment'né	.....	.....	
G. T. Bowser.....	d do	4 avril ...	Conseil entier.	Décision	680 00	275 00	15 juin.....	
Nat. Fitzsimmons.....	do maison et meubles détruits par le feu.....	11 do ...	Un arbitre.....	Rapport	N.ment'né	Nil.	9. juillet.....	
Wm. Fraser.....	do dommages à la clôture et bois brûlés	25 do ...	Conseil entier.	Décision	106 00	106 00	15 juin.....	
John Gunn	do do do	25 do ...	do	do ...	30 00	22 00	15 do	
Edward Lefebvre.....	Canal de la Culbute—dommages, terrain et privilège de moulin	27 do ...	do	do ...	N.ment'né	Nil.	27 avril.....	

John E. Baldwin	C. F. I.	Délais subis par une cargaison de pommes de terre	27 do	do	do	488 83	197 00	27 juin	
Jean-Pierre St. Laurent	do	Eau venant de la ligne et des fossés	27 do	Un arbitre	Rapport	1,500 00			
Etienne Grondin	do	Deux chevaux tués	14 mai	do	do	100 00			
Ephrem Foirier	do	Un cheval tué	14 do	do	do	100 00			
Octave Gagné	do	Deux chevaux tués	14 do	do	do	160 00			
Paul Côté	do	Treize moutons tués	14 do	do	do	32 00			
George Lavoie	do	Grange et contenu brûlés	1er juin	do	do	1,072 50			
John Hoselake	Canal Welland	Domm. à des pommes de terre par inondations	5 do	Conseil entier.	Décisi'n	577 50			
Mme Bridget Madden	do	Dommages résultant de l'agrandissement du canal	9 do	Un arbitre	Rapport	Non mentionné.			
Cie d'assurance Anchor Marine	do	Dommages au *St. Andrews* et à sa cargaison	5 juillet	Conseil entier.	Décisi'n		*7,383 12	3 mars	*Avec intérêt.
do do	do	Dommage au *Jenny Graham* et à sa cargaison	5 do	do	do		*12,514 76	3 do	do
W. McIlnain	do	Dommages à la coque du *St Andrews*	5 do	do	do		*3.350 00	3 do	do

CHAS. THIBAULT,
Secrétaire des arbitres officiels.

OTTAWA, 11 août 1883.

ANNEXE No 7.

ÉTAT GÉNÉRAL.

1° Pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques loués sur les canaux, etc., pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

2° Propriétés achetées par le ministère des chemins de fer et canaux, pour les chemins de fer et canaux du Canada, et propriétés vendues comme n'étant pas nécessaires aux chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

ETAT

10.—Pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur les canaux

Date.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Beauharnois.	
22 août 1882	Durant bon plaisir.	James Wattie.....	Lot près de la digue, en arr. du lot 122, et lot de McDonald, Valleyfield	Séchoir, etc.....
7 avril 1883	do ...	Cie de filature de coton de Montréal.	Lot 845, en amont de l'écluse de garde, Valleyfield.	Parc public.....
			Canal Lachine.	
27 oct. 1882	do ...	Acer et Kennedy.....	Lot sur le côté S. O. de la rue du Moulin, Pte. St-Charles, Montréal.	Hôtel..... .....
22 avril 1883	do ...	do	Partie du lot 323, rue du Moulin, Pointe Saint-Charles, Montréal.	Parc à bestiaux.
4 do 1883	21 ans, (renouvelable.)	Pillow, Hersey et Cie	Reconnus par le gouvernement comme locataires des pouvoirs d'eau 15 et 16	Manufacture de clous.
			Canal Rideau.	
4 jan. 1883	21 ans, (renouvelable.)	Cie de prêt et d'agence de Londres et canad. (limitée)	Renouvellement du bail 2792, eau de surplus, Manotic, Long Island.	Moulin à farine..
21 avril 1883	Durant bon plaisir.	Michael Keily	Partie du lot E, concess. D, sur le Rideau, Nepean, tête de la Grande-Tranchée.	Ferme..... .... ..
13 août 1883	do ...	Municipalité de la cité d'Ottawa.	Lot à l'extrémité est de la rue Slater, Ottawa, à l'ouest du canal.	Pesée..... ...
31 do 1883	do ...	Patrick O'Donnell ...	Partie du lot E., concession D, sur le Rideau, Nepean, à la tête de la Grande-Tranchée.	Ferme .....
			Ecluse de Sainte-Anne.	
4 juill. 1882	do ...	Cie de télégraphe "Canada Mutual"	Pour placer un poteau télégraphique sur le terrain du canal.	Télégraphe .....
			Canal Chambly.	
1er sep. 1882	do ...	Cie de chemin de fer Montréal, Portland et Boston (aujourd'hui Cie de chemin de chemin de fer du Sud-Est.	Lot de quai à Saint-Joseph de Chambly, sur la berme ou côté sud du canal, entre le pont n° 7 et l'écluse n° 4, et pour établir une voie ferrée en arrière du quai.	Quai et voie ferrée.
			Canal Carillon.	
30 déc. 1882	do ...	Henry E. Mason	Terrain entre le vieux canal et la rivière des Outaouais, dep la tête du vieux canal en gagnant l'est.	Ferme.....
30 do 1882	do ...	John Brophy	Terrain entre le vieux canal et la rivière des Outaouais, dep. la tête du vieux canal, en gagnant l'ouest	do .....
			Travaux de la Trent.	
22 do 1882	do ...	Cie de chemin de fer Ontario et Québec.	Pour construire un pont sur la rivière Otonabee et déplacer un quai de ville au bas de la rue Wolfe, Peterborough.	Pont..... ...

GÉNÉRAL:

et chemins de fer, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Force du pouvoir d'eau loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiements. Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	Observations.
			$ cts.	$ cts.			
.....	280x100 p.	1er juil. 1882	20 00	20 00	1er juillet.....	Sur livraison du bail.	
.....	105,000 pds carrés.	1er jan. 1883	20 00	20 00	1er janvier.....	do ...	
.....	100x225 p.	1er août 1882	400 00	400 00	1er août.....	do ...	
.....	6 acres	1er déc. 1882	150 00	150 00	1er décembre..	do ...	
4 moul.. do ...	44½ perches do ...	1er jan. 1851	430 00 430 00	215 00 215 00	1er janvier.. 1er juillet.....	do ...	Au lieu de Holland et Dunn et T. D. Bigelow et Cie.
Tout le surplus d'eau.	.....	1er jan. 1882	50 00	25 00	1er jan. 1er juil	1er juil. 1882	Ci-devant M. K. Dickinson.
.....	5 a , 3 r. et 22 p.	1er mai 1883	13 00	13 00	1er mai.....	Sur livraison du bail.	
.....	.....	do ...	1 00	1 00	do	do ...	
.....	2 r., 24 p.. 3 a., 3 r. et 5 p.	do ...	9 50	9 50	do	do ...	
.....	.....	4 juil. 1882	1 00	1 00	1er janvier.....	do ...	
.....	356x46 pds 354x38 pds	1er juil. 1882	60 00	60 00	1er juillet.....	do ...	Ceci comprend le lot de quai aurefois occupé par Willet et McPherson.
.....	22⅓ acres..	1er juil. 1883	10 00	10 00	do ...	1er juil. 1882	
.....	24⅔ acres .	do ...	10 00	10 00	do ...	do ...	
.....	.....	.....	Gratuit.	.....	.....	.....	

10 – 9½

ETAT GÉNÉRAL indiquant : 1°—Pouvoirs d'eau et autres propriétés

Date.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Cornwall.	
28 déc. 1882	21 ans, (renouvelable.)	Cie de manufact. de papier de Toronto.	Surplus d'eau à l'écluse n° 18, à Cornwall.	Fabr. de papier..
			Canal Welland.	
18 oct. 1882	do ...	Cie de manufacture Whitman et Barnes.	Partie du lot 14, dans la 7e concession, Grantham.	Fabrique de coutellerie.
			Canal de Fort-Frances.	
5 sept. 1882	do ...	S. H. Fowler	Ayants cause de la Cie de bois du lac La Pluie (limitée), son bail du 1er août 1881, de terrains sur chaque côté du canal, à Alberton, etc.	.....

loués sur les canaux et chemins de fer, etc.—*Fin.*

Force du pouvoir d'eau loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	
			$ cts.	$ cts.			
400 f. c.	.....	1er janv. 1883	120 00	60 00	1er janvier et 1er juillet.	1er juil. 1884	
.....	⅛ acre	1er oct. 1882	75 00	75 00	1er octobre....	1er oct. 1882	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	

ETAT GÉNÉRAL indiquant: 1° Pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques louées sur les canaux et chemins de fer, etc.—*Fin.*

Date de la signature.	Durée du bail.	Locataires.	Propriété louée.				A quelle fin employée.	
			Prêt de rails de fer pris sur les chemins de fer Intercolonial et de l'Ile du Prince-Edouard.					
19 août 1878	21 ans (renouvelable.	Cie du chemin de fer Albert.	Prêt de	302 tonn	de rails de fer du	c. de f Interc.	Pour un embranchement	à Salisbury, N.-B.
23 sept. 1873	do ...	Cie de ch. de fer St-Martin et Upham.	do	2,246	do	do ...	do	à Hampton, N.-B.
5 oct. 1878	do ...	Cie de ch. de fer Elgin et Petitcodiac.	do	1,395	do	do ...	do	à Petitcodiac, N.-B.
15 août 1879	do ...	Cie du chemin de fer Richibouctou.	do	650	do	do ...	Pour un embranchement	à partir de Richibouctou, N.B. (ci-devant la Cie du chemin de fer du Nord.)
17 juin 1881	do ...	Cie du chemin de fer Kent Northern.	do	500	do	c. de f. de l'I. du P.-E,	Pour son chemin de fer.	
24 do 1881	do ...	Cie du ch. de f. Albert	do	420	do	chemin de f Intercol.	do	
6 déc. 1875	do ...	Cie d'embranchem. de Chatham.	do	900	do	do ...	do	à partir du raccordement de l'Intercolonial jusqu'à Chatham, N.-B.
17 nov. 1882	do ...	Cie du chemin de fer Kent Northern.	do	620	do	c de f. de l'I. du P.-E.	Pour son chemin de fer.	

2°—Propriétés achetées par le ministère des chemins de fer et canaux, et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1883.

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canaux de Carillon et de Grenville.			$ cts.	
13 avril 1883	Hugh Robertson.....	Sa Majesté...	Décharge pour domm. aux moul. de l'Ile aux Chats, Chatham, par le fossé d'alimentation	Canal Carillon.....	....	1,600 00	
4 mars 1882	Reuben Weldon *et ux*	do ...	Titre de part. du lot 13, d le 1er rg., Chatham	Canal Grenville....	0·952 acres	9 52	11 novembre 1882, décharge d'hypothèque par Jos. Greenshields sur le lot 13.
11 déc. 1882	do ...	do ...	Décharge pour dommages au lot 7, 1er rang, bloc C, Chatham, par l'eau.....	do ...	.....	400 00	
27 fév. 1883	Patrick Farrell.....	do ...	Décharge pour dommages au lot 12, 2e con., bloc A, Chatham, eau de la rivière du Nord	Canal Carillon.....	.....	150 00	
do ...	John Veitch.....	do ...	Décharge pour dommages au lot 16, ½O, bloc A, Chatham, eau de la rivière du Nord.....	do	.....	250 00	
do ...	John White.....	do ...	Décharge pour dommages au lot 4, 1re con., bloc A, Chatham, eau de la rivière du Nord	do	.....	300 00	
24 avril 1883	David Gauthier.....	do ...	Décharge pour dommages au lot 1, ½O, 2e concession (lot 230 du cadastre), Chatham, eau de la rivière du Nord.	do	.....	200 00	
15 mars 1883	Jean Morin (ou Moran)	do ...	Décharge pour dommages au lot 13, 2e con, bloc A, Chatham, eau de la rivière du Nord	do	.....	50 00	
1er mai 1883	John Fitzgerald	do ...	Titre au gouv, partie des lots 4, 5, ou lots du cadastre 187—4*b* et 187—5*b*, 1re c. Chatham, eau de la rivière du Nord	do	8·00 acres	300 00	
			Et décharge pour dommag. do do ..	do	.....	300 00	
			Et avec interêt	do	.....	24 00	
22 août 1883	Finlay McMartin.....	do ...	Reçu pour dommag par la digue de la rivière du Nord aux lots 130, 131, 133 à 137 159, 66, partie de 303, 304, 305, Saint-André.....	do	.....	200 00	Dep. le 12 nov. '81 jusq. 12 nov. '82.
23 juill. 1881	do	do ...	do do do ...	do	.....	1,200 00	Dep. le 12 nov. '77 jusq. 12 nov. '81.
			Canal Cornwall.				
20 oct. 1882	Michael J. Anderson.	do ...	Titre au gouvernement du lot 6, près de la ville de Cornwall, sur Potash-Point.....	Canal Cornwall....	3·07 acres	1,669 88	

2°—PROPRIÉTÉS achetées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal Cornwall—Suite.			$ cts.	
25 nov. 1882	Michael J. Anderson.	Sa Majesté.	Ordre de la H. Cour de Just., B.R., de payer.	Canal Cornwall...	.....	1,363 46	
			Avec frais de requête.....	do ...	.....	150 31	
			(Remise de bal. au ministre C.et C., $306.42)				
			Canal Lachine.				
19 janv. 1883	William Evans..... .	do ...	Décharge, dommages au lot 3607, Village St-Augustin, en combl. l'ég. de la C.St-Paul.	Canal Lachine.....	.....	275 00	
do ...	Thos. Henrichon.....	do ...	do do 3615 do ...	do	.....	100 00	
do ...	Alex. Aubertin.....	do ...	do do 3614 do ...	do	.....	100 00	
do ...	François Jarry.....	do ..	do do 3616 do ...	do	.....	200 00	
23 juin 1882	Exécuteurs de feu Wm. Molson	do ...	do do 1065, quartier Ste-Anne, Montréal, et en vertu du bail de l'Ile en amont de l'écluse Saint-Gabriel....	do	.....	2,280 30 741 00 123 23	
			Canal Sainte-Anne.				
26 sept. 1882	Jules Tremblay *et ux, et al*.....	do ...	Titre au gouv. du lot 121, plan officiel, Sainte-Anne du Bout de l'Isle	Canal Sainte-Anne	Principal.. Intérêt .... Loyer	100 00 11 50 12 00	
do ...	J. G. P. Madore *et ux, et al*	do ...	do 144 do ...	do ...	do ...	75 00 8 77 3 00	
25 nov. 1882	Emm. Pilon.....	do ...	Jugement de ratification par la Cour Supérieure, Montréal, du titre du gouv. au lot officiel 143, Sainte-Anne du Bout de l'Ile....	do ...	do	150 00 21 75	Ne p. être trouvé
22 janv. 1883	David Madore	do ...	Jugement de ratification par la Cour Supérieure, Montréal, du titre du gouv. aux lots officiels 141 et 142, Ste-Anne du B. de l'Ile.	do ...	.....	174 30	Le titre n'étant pas chargé.

25 nov. 1882	J. L. Daoust *et al*	do ...	Jugement de ratification par la cour supérieure, Montréal, du titre du gouv. aux bâtiments et quais sur les lots officiels 104, 105, 110, Sainte-Anne.....	do ...	do ...	3,792 00 380 18	
20 déc. 1882	Delphis Lebeau *et ux*	do ...	Titre au gouv. du lot 112, plan officiel, Sainte-Anne (les bâtiments à être enlevés par lui)	do ...	Payé ..... do ..... Encore dû	5,000 00 600 00 2,500 00	Reçu aussi $75 d'intérêt. 20 mars 1883, notifié d'enlever les maisons, etc.
22 jan. 1883	J. L. Daoust *et al*	do ...	Rapport de placement et distribution, *re* ouvrages sur les lots 104, 105, 110, Ste-Anne.	do ...	.....	4,572 18	A. C. du 27 mars 1883, de lui payer $105.48 d'intérêt.
27 juin 1883	J. O. Chevrefils, Rév. Geo. L. Cheverfils et A. Decelles.....	do ...	Titre au gouv., partie du lot 105, Sainte-Anne, avec pouvoirs d'eau, emplacements de moulins, digues, excav., rives, droits de riverains, etc., attachés aux lots 105, 104 et 110.	do ...	19,053 pds.	9,175 00 1,590 27	
			Canaux de Williamsburg.				
24 août 1883	Succ. de Jas. Holden	Sa Majesté..	Quittance pour dépôt et loyer à Morrisburg	Canal du Rap. Plat	.....	120 00 540 00	Dépôt. Loyer.
			Canal Welland.				
5 sept. 1882	John McDonagh	do ...	Décharge, dommages par inondation, lots 49 73, Thorold	Canal Welland..	13·06 acres 1·06 do	1,400 00	
24 oct. 1882	Hugh A. Rose *et ux*..	do ...	Titre au gouv. de parties du lot 27. 5e conc., Crowland, dans la ville de Welland.....	do ...	0·29 do 0·40 do	476 00	
22 nov. 1882	Ann E. Donaldson *et al*....	do ...	Décharge, dommages par fermeture du chemin sur le lot 10, 6e concession, Grantham.....	do	.....	450 00	
27 do 1882	J. P. et T. R. Merritt *et ux*.....	do ...	Titre au gouv. partie du lot 27, 1re conc., Humberstone, sur la rue East, Port-Colborne....	do	0·90 acres	771 00	
1er mars '83	Mary et Thos. Nixon.	do ...	Décharge, dommages au lot 12, 8e concession, Grantham	do	.....	100 00	
11 avril 1883	Veuve et héritiers de John Rae.....	do ...	Titre au gouv., partie du lot D, sur la rue East, Port-Colborne ; sur lot 27, 1re c., Humberstone	do	0·005 acres	675 00	
1er mars '83	Port Robinson et Cie du ch. macadamisé de Thorold....	do ...	Décharge, dommages à la Cie du chemin de Port-Robinson et Thorold	do	.....	150 00	

2°—PROPRIÉTÉS achetées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal Welland—Suite.				
15 avril 1882	John M. Ellsworth...	Sa Majesté...	Titre au gouv., partie du lot 26, 3e concession, Humberstone.....	Canal Welland.....	1·68 acres	300 00	
7 juil. 1883	John Berryman *et ux.*	do ...	Titre au gouv., partie du lot 14, 6e concession, Grantham, partie N.-E.) Sainte-Catherine..	do	1·50 do	1,240 00	
7 do 1883	do ...	do ...	Décharge, dommages par l'eau au lot 14, 6e concession, Grantham (sud de partie du N.-E.), Sainte-Catherine	do	.....		
20 juin 1883	Synode du diocèse de Niagara ou Eglise d'Angleterre.....	do ...	Titre au gouv., partie du lot 27, 5e conc., Crowland, ou lot H.A.R. ou lot de presbytère de l'église Holy Trinity (Biez pour moulin)....	do	0·19 acres	500 00	
9 juil. 1883	Rosanna Lane *et vir.*	do ...	Titre au gouv. de Blocs G et L dans la ville de Welland	do	3·61 do	500 00	
			Lots 28, 29, 35, 36, dans la ville de Welland, à l'O. de la rue Catherine.....	do	0·03 do		
31 do 1883	1er. Fréd. Boyer, A. Boyer *et* locat. *ux*, 2nd. Créanciers de la Cie de Prêt et d'Epargne.....	do	Décharge, dommages par matières explosives au lot 1, sud de la rue Clarence, Port-Colborne, au bâtiment et à son contenu.....	do	.....	100 00	
5 mars 1883	Harmon Root.....	do ...	Décharge, domm. à la propriété personnelle, à Dunnville, Gore, lot A et n° 1, rue Chestnut.	do	.....	1,405 00	
			Chemin de fer canadien du Pacifique.				
16 août 1882	Samuel Sullivan	do ...	Titre au gouv. de ¼ N.-O. de la sec. 20, tp. 2, div. 3 E., comté de Manchester.....	Embr. de Pembina	4·21 acres	5 41	
12 mai 1883	Edwd. Metcalf.....	do ...	Titre au gouv. du lot 1, bloc 5, Emerson, comté de Manchester	do ...	.....	45 30	
2 juin 1883	And. W. Russell.....	do ...	Titre au gouv. de ¼ N.-E. de la sec. 32, tp 2, div. 3 E., comté de Provencher	do ...	2·22 acres	328 00	

20 juill. 1883	Edwd. L. Drewry. ...	do ...	Titre au gouv. du lot 49, Saint-Jean, comté de Selkirk	do ...	0·80 do	6 25		
21 juin 1883.	Jas. et Wm. McKay Taylor	do ...	Décharge, dommages par la const. du C.C.P. dans la ville de Selkirk à des lots du comté de Lisgar :—1. Partie du lot 65, St-Clément, 4·50 acres ; 2. Partie du lot 65, St-Clement, 8·75 acres ; 3. 63 lots de ville, parties de 65, Saint-Clément, savoir : nos 1 à 6, 10, 17, 34, 36, 47, 49, 51, 54 à 57, 93, 95, 97, 99, 101, à 121, 140, 142 à 151, 153, 155, 157, 159, 161, 163, 165, 167, 169, 171.....	do ...	.....	1,498 00 39 15	Intérêt de $783, à partir du 1er oct.'82
1er mai 1883.	F. T. Bradley.....	do ...	Titre au gouv. Lots 24 et ½N 22 Ste-Agathe, comté de Manchester..	do ...	0·34 acres	1,246 66	Avec décharge de l'intérêt	
			Lots 51, 193, 194, 295, 296 (du lot 2), Emerson, comté de Manchester	do ...	.....	567 00	Intérêt.	
4 oct. 1882.	Hugh Bannerman....	do ...	do lot 86, St-Paul, comté de Selkirk.	do ...	0·03 acres	0 30		
23 juill. 1883	Robt. Cox	do ...	do ½N.O sec. 5, Tp. 13, R. 5 E, comté de Lisgar	do ...	4·07 do	36 40		
2 août 1883.	John Gunn	do ...	do Lot 163, St-André (drain d'égouttement), c de Lisgar Lot 98, St-Clément, (chaussée) comté de Lisgar ..... Lot 167, St-André, (dommages aux digues de moulins, etc.), comté de Lisgar.....	do ...	6·00 do	60 92		
29 do 1883.	Chas. M. Almon et W. B. Gravely.....	do ...	do lots 1 à 10, bloc 68, Emerson, comté de Manchester	do ...	.....	590 00		
18 oct 1880.	Cie de chem. de fer de Prince Arthur's Landing et Kaministiquia	do ...	do droit de passer, etc , sur le chemin de fer Prince Arthur's Landing et Kaministiquia....	Chemin de fer canadie du Pacifique.	.....	14,000 00		
1er août 1882	Rév. R. K. Arbuthnot *et al*, exécuteur testamentaire de Anne Arbuthnot, fille de Chas. Fitzgerald, petite fille de l'hon. Wm. Hazen.....	Sa Majesté...	*Chemin de fer Intercolonial.* Recettes de terrains à North-Slip, St-Jean, N.B., pris en 1865 pour le terminus en eau profonde du ch. de fer Européen et N. A.—(sans intérêt, qui est réservé)—G. S. Smith, acquit de l'agent, 28 octobre 1883, etc	Terminus en eau profonde, c. de fer I.	.....	5,040 00		

2e. PROPRIÉTÉS achetées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente	Observations.
						$ cts.	
			Chemin de fer Intercolonial—Suite.				
7 mars 1883..	John H. Beatty *et al.*	Sa Majesté..	Oblig. de $33,000 pour acq. une bal. de $16,500 due sur le prix de 10 locomot. à lui vendues	Non requis pour pour chem. de fer	.....	16,500 00	
15 août 1883	John McFadden.....	do ...	Décharge—jugement obtenu par Weathy Ann Hall et W. J. Law, son mari.....	Accident.....	.....	2,659 08	Blessures corporelles.
			Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.				
2 fév. 1883.	Jane McInnes.....	do ...	Reçu à compte—sans préjudice—pour mort accidentelle de son mari le 25 août 1880	do	.....	400 00	
20 déc. 1882.	Evêque C.R., de Charlottetown.....	do ...	Titre de partie du lot 45, à Souris, comté de King, pour chemin de fer	Ch. de fer I. P. E..	2·10 acres	1,276 30	
			Canal de la Vallée de la Trent.				
	Poussette et Roger....	do ...	Décharge, dommage par inondation, canal Burleigh, aux : Lot 40 dans la 16e con., Smith.....				
	John R. Rodgers.....	do ...	33 15e do 33 dans la 17e; 32, 33, 34 dans la 18e				
5 oct. '82.	F. J. Bell.....	do ...	37 16e do	Canal Burleigh..	.....	1 00	A chaque propriétaire.
	J. S. Bell	do ...	39 16e do				
	Thos. Bell.....	do ...	38 16e do				
	John Bell.	do ...	36 16e do				
	Francis Pierson.....	do ...	34 16e do				
	Wm. Northy.....	do ...	32 16e do et 34 dans la 17e				
	W. Blanco (signera).	do ...	33 16e do				
26 juill. 1883	John Carnegie	do ...	Titre du lot 4 dans la 1re con., Tp. d'Harvey..	.....	50·00 acres	250 00	

28 juill. 1883	A. P. Poussette *et ux* et M. Roger.....	do ...	do 40 16 do Smith	Canal Burleigh	9·00 do	200 00		
1er août 1883	*Re* W. H. Hall	....	Depôt en cour, *re* lot 9 dans la 8e con., Harvey	....	3·90 do	3,500 00 105 00		
13 août 1883	James Davis.....	Sa Majesté..	Trois décharges, pour dommages en faisant monter les eaux de "Deer Bay" aux lots 31, 33, 34 dans la 18e con., Smith.....	.....	.....	75 00		
29 août 1883	Ordre en Conseil.....	do ...	Transfert de l'île n° 31 du département des Sauvages à ce département	Canal Burleigh	.....	200 00		
do ...	Jos. McArthur *et ux*.	do ...	Titre de la partie du lot 3, est de la rue May, Village de Fenelon-Falls.....	Canal Fenelon.....	0·06 acres	500 00		
4 sept. 1883	Anne Holmes *et vir*...	do ...	Titre de la partie ouest de l'île 15, ou Ile Burleigh, township de Smith.....	Canal Burleigh	5·00 do	300 00		
			Canal Murray.					
29 déc. 1882	John McMaster *et ux*.	do ...	Titre de partie du lot 23, con. C, township de Brighton, (excepté le chemin).....	Canal Murray	20·22 do	1,000 00		
do ...	Chas. Clindinnin *et ux*.....	do ...	Titre de partie du lot 22, con. C, tp. de Murray.	do	7·58 do	1,000 00		
do ...	Samuel May *et ux*.....	do ...	do 20 do do .	do	0·24 do	20 00	L'entretien des clôtures à la charge des vendeurs.	
do ...	Joseph Wilson *et ux*..	do ...	do 20 do do .	do	1·99 do	150 00		
4 janv. 1883	J. C. Rankin (locat.)	do ...	Décharges, dommages aux récoltes sur le lot 23, con. C, township de Murray	do	.....	40 00		
do ...	Jonathan Hutcheson *et ux*	do ...	Titre de partie du lot 20, con. C, tp. de Murray.	do	6·13 acres	3,000 00		
do ...	Wm. Lovett *et ux*.....	do ...	do 21 do do .	do	8·54 do	2,500 00		
do ...	do	do ...	do 18 do do .	do	7·47 do	500 00		
4 janv. 188	Esther A. Lee *et vir*.	Sa Majesté...	Titre de partie du lot 17, con. C, tp. de Murray.	Canal Murray	3·32 acres	125 00		
18 do 1883	C.K.Stoneburgh *et ux*	do ...	do 16 do ...	do	4·82 do	400 00		
18 do 1883	Mary Goldsmith *et vir*	do ...	do 17 do ...	do	3·32 do	75 00		
28 fév. 1883	Henry S. Allard	do ...	do 13 do ...	do	0·20 do	10 00		
17 do 1883	Hannah Gould *et vir*	do ...	do 13 do ...	do	0·02 do	10 00		
17 do 1883	Ph. H. Lawson *et ux*.	do ...	do 17 do ...	do	2 95 do	250 00	L'entretien des clôtures à la charge des vendeurs.	
17 do 1883	W.H Goldsmith *et ux*	do ...	do 15 do ...	do	3·13 do	250 00		
29 déc. 1882	Chas. Lee *et ux*..	do ...	do 19 do ...	do	7 63 do	600 00		
26 fév. 1883	Jos. Pelkey *et ux*.....	do ...	do 18 B do ...	do	0 54 do	50 00		
17 do 1883	Thos. P. Powers *et ux* and *et al*.	do ...	do ½O 17 do ...	do	0 84 do	75 00		
21 mars 1883	Wm. H. May *et ux* ...	do ...	do 17 do ...	do	2·97 do	260 00		
17 fév. 1883	Peter Gould *et ux*. ...	do ...	do 14 C do ...	do	1·62 do	800 00		
31 mars 1883	Saml. F. May.....	do ...	do 16 B do ...	do	4 97 do	210 00		
14 avril 1883	*Re* P. H. Lawson.....	do ...	Dépôt en cour *re* 17 do ...	do	0·41 do	100 00 3 00		
31 mars 1883	A. W. Talmage *et ux*	do ...	Titre de partie du lot 27 C do Brighton	do	1·674 do	50 00		

2° PROPRIÉTÉS achetées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Suite.*

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
			Canal Murray—Fin.				
21 avril 1883	Thos A. Porter *et ux*	Sa Majesté...	Titre de part. du lot 6, bloc du portage, township de Murray.....	Canal Murray.....	0 92 do	75 00	25 mai '83, obligation *re* £75 d'hypothèque, Wm. Ryan à l'hon. J. Macaulay du 7 mai 1854, (non déchargée.)
31 mai 1883	John May *et ux*.....	do ...	do 14, con. B do ...	do	6 844 do	385 00	
31 do 1883	H. G Lawson *et ux* .	do ...	do pt N.O. 26 C do Brighton	do	0·097 do	10 00	
31 do 1883	Wm. Evans *et ux*	do ...	do 16 B do Murray	do	7·29 do	400 00 15 00	
16 juin 1883	*Re* Veuve Sprung	do ...	Dépôt en court *re* 15 do ...	do	6·838 do	300 00	
21 mars 1883	Martha Church *et vir*	do ...	Titre de part du lot 28 C do Brighton	do	0·556 do	40 00	
18 juin 1883	Louis Latour *et ux*....	do ...	do ½S.E 13, bloc du portage, township de Murray.....	do	2·776 do	175 00	
31 mai 1883	Syndics d'écoles n° 1, Murray.	do ...	do 9 do ...	do	9·218 do	500 00 50 00	
24 août 1883	*Re* George May.....	do ...	Dépôt en cour *re* 15, con. B do ...	do	2 065 do	180 00 5 40	
13 sept. 1883	*Re* L. Latour.....	do ...	do 12, bloc du portage, township de Murray.....	do	2·258 do	112 90 3 39	
22 juin 1883	Ben Row *et ux*	do ...	Titre de parties des lots 7 et 8 do ...	do	17 769 do	1 00	
11 août 1883	S. H. Flindall *et ux* .	do ...	do 8 et 9, con. C do ...	do	2·757 do	120 00	

H. A. FISSIAULT,

OTTAWA, 28 septembre 1883.

ANNEXE No 8.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet et le 30 juin 1883.

Chemins de fer et canaux.	N° du contrat du ch de fer C.P.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Description générale.
Ch. de fer Canadien du Pacifiq.	94	Acte n° 6,940.....	Horton et fils	4 sept 1882...	Fournit 70 tonnes de boulons et écrous, et 200 tonnes de chevilles, livrées à bord des bâtiments à Londres, ou à Cardiff ou Newport pour le ch de fer canad du Pacifiq.
do do ...	95	do 6,941.....	Bayliss, Jones et Bayliss.....	5 sept. 1882...	Fournit 40 tonnes de boulons et écrous, et 310 tonnes de chevilles livrées à bord des bâtiments à Londres, ou à Cardiff ou Newport pour le ch de fer canad. du Pacifiq.
do do ..	96	do 6,938.....	Guest et Cie	19 août 1882...	Fournit 8,800 tonnes de rails d'acier et 490 tonnes d'éclisses pour le chemin de fer canadien du Pacifique, livrées sur le quai de Cardiff, Angleterre.
do do ...	97	do 6,929.....	John McDonald.....	14 nov. 1882...	Construction de six bâtiments pour voyageurs et le fret à Rossland, Cormac, Summit, Gilbert, Vermillion et Riv.-de-l'Aigle, sur la section B ou contrat 42, chemin de fer canadien du Pacifique, entre Prince-Arthur's-Landing et Winnipeg.
do do ...	98	do 6,924.....	C. N. Black.....	19 janv. 1883...	Fournit 30,000 traverses d'épinette rouge 8' 7" x 6 pour le chemin de fer canadien du Pacifique.
Chemin de fer Intercolonial.....		do 6,821.....	Cie des mines de Spring Hill.	11 juillet 1882.	Fournit le charbon pour le district n° 2, che de fer Intercolonial—75,000 tonnes de 2,240 lbs.
do		do 6,822.....	James Harris et Cie.....	13 juillet 1882.	Construit 5 wagons à voyageurs, 2e classe, pour le chemin de fer Intercolonial.
do		do 6,823.....	Cie de wagons d'Ontario	26 juillet 1882.	Construction de 5 wagons à voyageurs, 2e classe, pour le chemin de fer Intercolonial.
do		do 6,827.....	Cie de wagons de Kingston...	21 juillet 1882.	Construction de 50 wagons-gondoles pour l'Intercolonial.
do		do 6,835.....	James Harris et Cie.....	12 août 1882...	do 75 do do
do		do 6,874.....	Cie de wagons de Kingston...	10 oct. 1882...	Deux wagons-poste et fumoir combinés pour le chemin de fer Intercolonial, livrés à la Jonction de la Chaudière
do		do 6,875.....	Carrier, Lainé et Cie.....	27 oct. 1882...	75 wagons-gondoles pour le chemin de fer Intercolonial, livrés à la Pointe-Lévis
do		do 6,904.....	Cie d'Halifax (limitée)	29 juin 1882 ...	Fournit environ 25,000 tonnes de charbon grélat pour le chemin de fer Intercolonial, district n° 1, livrées sur wagons à la voie d'évitement des Mines-Albion, ou les plans inclinés au-dessus des tenders.

LISTE des contrats passés entre le 1er juillet et le 30 juin 1883.—*Suite*

Chemins de fer et canaux.	Acte, lettre, etc., par lesquels contrat a été passé.	Noms des entrepreneurs.	Date du contrat.	Description générale.
Chemin de fer Intercolonial	Acte n° 6,916.....	James Crossen.....	7 février 1883	Construction de 200 wagons-plateformes pour le chemin de fer Intercolonial, livrés à la Jonction de la Chaudière.
do	do 7,004	Guest et Cie.....	5 mars 1883...	Fournit 2,000 tonnes de rails à collerette pour le ch de fer Intercol., 67 lbs. à la verge, avec les éclisses, boulons et écrous nécess., livrés au quai du ch. de fer à Halifax, N.E.
do	do 7,048.....	Barrow Hœmatite Steel Co...	9 avril 1883...	Fournit 300 tonnes de rails à collerette avec éclisses, boulons et écrous nécessaires, livrées pour le chem. de fer Intercolonial sur le quai à Halifax, N.-E.
do	do 7,080.....	Charles Powell.....	28 mai 1883....	Transport de fret par paquebot entre la Pointe-du-Chêne, Shédiac et Richibouctou, N.-B., en rapport avec le chemin de fer Intercolonial
do	do 7,081.....	John Smith et N. McPhail..	do ...	Transport de fret par paquebot entre la Pointe-du-Chêne, Shédiac et Bouctouche.
do	do 7,082.....	Henry O'Leary.....	26 mai 1883....	Transport de fret par paquebot entre la Pointe-du-Chêne, Shédiac et Richibouctou.
do	do 7,100.....	Conseil municipal de Dartmouth, N.-E.	12 juin 1883....	Convient de payer au gouvernem. $4,000 par année, pendant 20 ans, si le ch. de fer Intercolonial est prolongé à moins de 3,750 pds de l'extrémité est de la rue Portland, dans la ville de Dartmouth, N.-E., équipé et exploité.
do	do 7,110.....	Cie de rails de fer de West Cumberland.	22 juin 1883....	Fournit 1,200 tonnes de rails à collerette, éclisses, boulons et écrous pour l'Intercolonial.
Ch. de fer de l'Ile du Prince-Edouard.	do 29,247 O. C.	Cie canadienne de locomotive	10 juillet 1882.	Accepte l'offre de la compagnie et ajoute au contrat 6,671 deux locomotives pour le ch. de fer de l'Ile du Prince-E.
do do	do 7,044.....	Samuel McAnslin.....	1er déc. 1882...	Fournit 1,000 traverses pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, livrées entre Ellerslie et Northane.
do do	do 7,045.....	James Barclay.....	30 nov. 1882...	Fournit 60,000 traverses pour le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, entre Tignish et Summerside.
do do	do 7,062.....	Cie manufacturière de Vale Coal	6 juin 1883 ...	Fournit 3,000 tonnes de charbon grélat pour les locomotives du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.
do do	do 7,063.....	Cie Intercoloniale de houille.	21 juin 1883....	Fournit 2,500 tonnes de charbon grélat pour les locomotives du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.
Canal Welland.	do 6,662.....	Cie de gaz de Sainte-Catherine et du canal Welland...	7 juin 1882....	Eclaire au gaz le nouveau canal Welland, depuis Port-Dalhousie jusqu'à l'écluse de garde, à l'extrémité nord du point de partage et au sud de Marlatt's-Pond (9 milles)—108 reverbères en tout.

do	do 6,830	E. A. Smyth	16 août 1882	Construit les culées du pont et élargit la vieille écl. n° 2.
do	do 6,850	C. F. et W. T. Dunbar	27 sept. 1882	Termine la section 24 de l'élargissement du canal Welland.
do	Lettres— 96,062-58,798	R. F. Latimore	28-31 août 1882	Déblaiement et confection de fossés d'écoulement le long des canaux d'alimentation entre Stromness et Welland-Junction—Section 1, canal Welland.
do	96,066-58,797	Richard Wood	25-31 août 1882	Débl et conf. de fossés d'écoulement le long des can. d'al entre Stromness et Welland-Junction—Sections 2-3
do	96,067-58,799	W. Hutchinson	do	Déblaiem. et conf de fossés d'écoul. le long des canaux d'alim, entre Stromness et Welland-Junction—S et 5.
do	Titre n° 6,876	J. Vincent Browne et Cie	8 nov. 1882	Protection de la levée du canal Welland par un parement, au point de partage, entre Thorold et Humberstone—4 sections.
do	do 6,944	Corporation, township de Louth	20 fév. 1883	Le gouvernement convient de consacrer $400 à réparer le pont du creek Martindale et ses abords, endommagés par les eaux du canal Welland.
do	do 6,945	Harry Buchner	31 mars 1883	Construction d'un coursier de décharge à la ville de Welland, à l'ouest du canal.
Canal Burlington	do 7,022	Wm. J. Douglass	19 avril 1883	Réparations aux piles latérales du chenal, lac Ontario.
Canal Grenville	do 6,834	Brecken et Cie	14 août 1882	Substituer au nom de John Nicholson celui d'Archibald Stewart, comme entrepreneur des ouvrages à l'entrée inférieure.
do	do 6,720	George Crain	26 juil. 1822	Fournit du bois pour les portes d'écluses, canaux de Grenville et Sainte-Anne.
Rivière Ottawa	do 6,863	E. E. Gilbert et fils	16 oct. 1882	Fomation d'un chenal à travers la batture en amont du nouveau canal de Sainte-Anne.
Navigation de la rivière Trent	do 6,853	A. F. Manning et Cie	14 oct. 1882	Construction du canal des chutes Fénélon, etc.
do	do 6,855	George Goodwin	27 sept. 1882	do Buckhorn, etc.
do	do 6,857	do	do	do Burleigh, etc.
Canal Murray	do 6,825	J. D. Silcox et Cie	24 août 1882	Construction du canal Murray pour unir la baie de Quinté au port de Presqu'Isle, lac Ontario.
Canal Tay	do 7,078	A. F. Manning et Cie	15 juin 1883	Construction du canal Tay, depuis la baie Beveridge, sur le lac Rideau, pour unir la ville de Perth, côté est de la rue Craig au Rideau.
Service d'un bateau à vapeur	do 6,862	Cie de navigation à vapeur du Saint-Laurent	27 sept. 1882	Service d'un bateau à vapeur entre le quai de Rimouski et les paquebots-poste.
do	do 6,880	Cie de navigation à vapeur du Saint-Laurent	14 nov. 1882	Service du steamer *St. Lawrence* ou, à sa place, du steamer *Progress*, entre Gaspé et Campbellton, Baie des Chaleurs.
		EN GÉNERAL.		
En général	do 6,836	Cie de chemin de fer de la Grande Ligne directe entre l'Amérique et l'Europe	28 juillet 1882	Construct. d'un ch. de fer à partir d'Oxford, sur l'Intercolonial, jusq. New-Glasgow, N.-E., et des emb à Pugwash, Wallace, R. John, Tête-à-ma-gauche et Pictou, etc

ANNEXE No 9.

COMPAGNIE DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DU GÉRANT GÉNÉRAL,
MONTRÉAL, 27 novembre 1883.

MONSIEUR,--En réponse à votre demande du 17 de ce mois, j'ai l'honneur de vous transmetrre sous ce pli le rapport préliminaire de M. A. B. Rogers, ingénieur en chef chargé de faire le tracé du chemin de fer canadien du Pacifique dans la section des Montagnes, ainsi qu'un rapport de M. James Ross, directeur de la construction de la division Ouest.

Ces rapports ne couvrent que la seule section de la ligne sur la possibilité d'exécution de laquelle on a dernièrement émis des doutes.

Au-delà de cette section jusqu'au point de raccordement avec celle que le gouvernement est à construire, il n'existe pas de difficultés ; au contraire, l'ouvrage est facile et peut être promptement exécuté.

Je suis heureux de pouvoir dire que les progrès sont rapides sur la section du lac Supérieur. Vers l'est, la pose de la voie est terminée depuis Port-Arthur jusqu'à la rivière Népigon, et elle va être continuée, avant la fin de la saison, jusqu'à trente-cinq milles plus loin. De ce point en gagnant l'est, sur une distance de cent milles, se trouvent les plus gros ouvrages d'excavation dans le roc. Ils ont été donnés à l'entreprise par bouts d'un mille chaque, et les entrepreneurs ont mis beaucoup de mains à l'œuvre. Les travaux vont être continués cet hiver, et on croit qu'une partie considérable de cette section sera prête, au commencement du printemps, à recevoir les rails.

La voie de prolongement de la ligne-mère vers l'ouest, à partir du lac Nipissingue, dépasse Sudbury-Junction. Cette section est aussi très difficile, et les travaux vont être poussés durant tout l'hiver.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

W. C. VAN HORNE,
Gérant général.

L'hon. J. H. POPE,
Ministre intérimaire des chemins de fer et canaux.

MONTRÉAL, 20 novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—Voici, en peu de lignes, le résultat des travaux qui ont été faits durant l'année 1883, sur la section des Montagnes :—Un tracé définitif depuis le sommet des montagnes Rocheuses jusqu'à celui des Selkirks, distance de $95\frac{62}{100}$ milles, et une exploration préliminaire depuis le sommet des Selkirks jusqu'à la traverse ouest de la Columbia (vis-à-vis l'entrée de Eagle-Pass), distance de 43 milles. La route adoptée part du sommet des Rocheuses et descend vers l'ouest la rivière Kicking-Horse $44\frac{70}{100}$ milles, dans la vallée de la Columbia, qu'elle suit dans une direction nord-ouest sur près de 30 milles, jusqu'à ce qu'elle entre dans la vallée de la rivière aux Castors (*Beaver*) qu'elle suit au nord et à l'ouest sur une distance de vingt milles jusqu'au sommet des Selkirks. De ce dernier point, elle descend vers l'ouest la branche est de la rivière Ille-cillewait, sur environ 20 milles, jusqu'à un raccordement avec la rivière principale, qu'elle longe au sud-ouest sur environ 23 milles jusqu'à la traverse ouest de la Columbia. Une pente maxima de 116 pieds au

mille est nécessaire dans la descente vers l'ouest du sommet des Rocheuses jusqu'à Kicking-Horse-Pass, sur une distance d'environ 17 milles, ainsi que sur une distance de deux milles dans la passe inférieure de Kicking-Horse.

Les mêmes rampes sont employées dans la montée des Selkirks sur environ 16 milles, et sur près de 20 milles en descendant leur pente ouest. Cette proportion d'inclinaison n'est dépassée nulle part, et partout on laisse une marge pour les courbes en réduisant la proportion des rampes.

Nous avons adopté 10 degrés comme maximum de courbure, surtout dans la vallée de Kicking-Horse, mais nous ne nous en sommes servis qu'à de rares endroits dans le canon de la Columbia et dans les Selkirks. Cependant, j'espère que dans le tracé final de la ligne, après que la voie aura été déblayée, il sera fait une amélioration sensible sous ce rapport.

L'on traversera trois fois la Kicking-Horse dans la vallée d'en haut, et huit fois dans la vallée d'en bas ; tous les ponts n'auront qu'une travée, et aucune ne dépassera 200 pieds. La première traverse de la Colombia, celle de l'est, se fera par un pont de 350 pieds de long, et celle de l'ouest par un pont de 800 pieds.

Les plus gros ouvrages à faire se trouvent dans la vallée supérieure de la Kicking Horse, où six milles environ peuvent être classifiés comme gros ouvrages de montagne, et deux milles de gros ouvrage près l'embouchure de la Kicking-Horse,—le reste variant du moyen au léger. Sur 10 milles près du coude de la Kicking-Horse, et sur 20 milles dans la vallée de la Columbia, l'ouvrage soutient avantageusement la comparaison avec celui de la vallée de l'Arc. Sur les 6 milles du canon de la Columbia, il y a deux milles de gros ouvrages, et le reste est d'exécution facile. A travers les Selkirks, l'ouvrage est plus uniformément réparti que dans les Rocheuses et ne présente aucune difficulté exceptionnelle ; comme ouvrage de montagne, on peut dire qu'il est modéré, car la proportion du roc est extraordinairement faible.

Des estimations pour toute la ligne, en sections d'un mille chacune, accompagnant les plans et profils, sont soumis avec le présent rapport.

Il faudra des tunnels aux endroits suivants :—

	Pds. lin.
Dans la partie supérieure de la Kicking-Horse	1,800
" inférieure "	1,400
Dans le canon des Selkirks	2,200
Sur le versant est des Selkirks	rien.
" ouest " , n'excédant pas	1,200
Total	7,600

Le plus long tunnel aura 1,400 pieds ; le second en longueur, 1,000 pieds ; les autres, de 150 à 600 pieds.

Je suis heureux de dire que mes prévisions au sujet de la nature praticable de la route adoptée ont été plus que justifiées par les résultats des explorations de cette année. Ainsi que le démontrent les plans et profils, l'ouvrage est d'une nature telle qu'on peut mettre à l'œuvre tout le personnel de travailleurs qu'on voudra, avec la certitude qu'il sera terminé avec la plus grande expédition.

La voie ayant atteint le sommet des montagnes Rocheuses, il ne reste plus qu'à terminer 270 milles entre ce point et Kamloops.

Les élévations au-dessus du niveau de la mer, de quelques-uns des principaux points de la ligne, sont comme suit :—

	Pds.
Sommet des Rocheuses	5,300
Coude de la Kicking-Horse	3,647
Embouchure " (Vallée de la Columbia)	2,541
Traverse est de la rivière Columbia (pente)	2,392
Sommet des Selkirks	4,316
Traverse ouest de la Columbia (pente)	1,436

La plus haute élévation atteinte se trouve dans les montagnes Rocheuses, 5,300 pieds. La plus haute élévation à racheter dans la Chaîne d'Or est la passe de l'Aigle, qui n'a pas 400 pieds de plus que celle de la traverse ouest de la Columbia.

Bien à vous,

A. B. ROGERS,

Ingénieur en chef chargé des explorations, section des Montagnes.

M. W. C. VAN HORNE,

Gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique, Montréal.

MONTRÉAL, 23 novembre 1883.

CHER MONSIEUR,—A la fin de cette semaine, notre voie aura atteint le sommet des montagnes Rocheuses, et nous aurons ainsi rempli, près de six semaines avant le temps fixé, le programme des travaux qui devaient être exécutés cette année sous ma direction. En outre, nous avons fait quelques travaux sur le penchant ouest jusqu'à Kicking-Horse-Pass.

Actuellement, près de sept cent cinquante hommes sont employés dans les montagnes Rocheuses; mais notre intention est de diminuer un peu le personnel et de borner nos opérations de cet hiver à la préparation des traverses et du bois, à l'expédition des approvisionnements, et à terminer le tracé définitif de la ligne.

Dans le cours de l'année j'ai pu inspecter minutieusement notre route par les Rocheuses jusqu'à la rivière Columbia. Indépendamment des rapports du major Roger sur les travaux exécutés dans les Selkirks, j'ai envoyé M. Hogg examiner ces travaux, avec ordre d'en faire rapport ; et je suis certain que nous avons par le chemin de fer canadien du Pacifique la ligne directe la plus praticable, avec des élévations moins grandes que celles qui existent sur les autres lignes du Pacifique.

Cependant, ainsi que je vous l'ai expliqué dans une lettre précédente, j'ai voulu, avant de commencer les travaux de construction sur le versant ouest des Rocheuses, m'assurer que le tracé de Kicking-Horse avait été parfaitement étudié, afin de voir s'il offrait une ligne ayant le moins de déclivités et de courbes possibles, dans un endroit où elle pourrait être exploitée avec le moins de frais après sa construction ; j'ai fait faire d'autres explorations dans les passes de la rivière de l'Arc et de Howse, afin de constater si nous ne pourrions pas obtenir une ligne qui, bien qu'en devenant plus longue que celle de Kicking-Horse, offrirait des avantages qui seraient une compensation.

Comme résultat de nos études et explorations, je suis heureux de dire que nous pourrons, au printemps, commencer les travaux avec la certitude que nous avons indubitablement trouvé la meilleure ligne par les montagnes.

La partie difficile de nos travaux de l'année prochaine sera dans la vallée de la Kicking-Horse ; mais elle se trouve située de telle façon que nous pourrons y distribuer un corps nombreux de travailleurs. Le tunnel le plus long aura 1,400 pieds, et nous pourrons, s'il est nécessaire de pousser les travaux de construction avec rapidité, construire une ligne provisoire autour des gros ouvrages.

Bien à vous,

JAMES ROSS,

Directeur des travaux de construction.

M. W. C. VAN HORNE,

Gérant général du chemin de fer canadien du Pacifique.

ANNEXE No 10.

LISTE des contrats passés pour la construction du chemin de fer canadien du Pacifique

N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.	N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.
1	Sifton, Glass et Cie.	49	Richard Dickson
2	Richard Fuller.	50	Miller, Frères et Mitchell.
3	F. J. Barnard.	51	Dominion Bolt Co.
4	Oliver, Davidson & Cie.	52	Cie de transport du Nord-Ouest.
5	Joseph Whitehead.	53	Barrow Hœmatite Steel Co.
5a	Joseph Whitehead.	54	Guest et Cie.
6	Guest et Cie.	55	West Cumberland Iron and Steel Co.
7	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	56	The Kellogg Bridge Cie.
8	Murray Steel and Iron Co.	57	The Truro Patent Frog Co.
9	West Cumberland Iron and Steel Co.	58	W. Hazelhurst.
10	West Cumberland Iron and Steel Co.	59	Whitehead, Ruttan et Ryan.
11	Naylor, Benson et Cie	60	D. O. Mills.
12	L'hon. A. B. Foster.	61	D. O. Mills.
13	Sifton et Ward.	62	D. O. Mills.
	Purcell et Ryan.	63	D. O. Mills.
14	Sifton et Ward.	64	Ryan, Whitehead et Ruttan.
	Jos. Whitehead (Compléter contrat N° 14).	65	James Crossen.
15	Joseph Whitehead.	66	Bowie et McNaughton.
16	Cie de chemin de fer Canada Central.	67	Moncton Car Co.
17	Anderson, Anderson et Cie.	68	Ontario Car Co.
18	Cie de transport de la Rivière-Rouge.	69	Cie de transport du Nord-Ouest.
19	Moses Chevrette.	70	Cie de transport du Nord-Ouest
20	Merchants Lake and River Steamship Co.	71	Toronto Bridge Co.
21	Patrick Kenny.	72	Ontario Car Co.
22	Holcomb et Stewart.	73	Toronto Bridge Co.
23	Sifton et Ward.	74	Wm. Gooderham, fils.
24	Oliver, Davidson et Cie.	75	Pillow, Hersey et Cie.
25	Purcell et Ryan.	76	Cooper, Fairman et Cie.
26	James Isbester.	77	Stubbs et Cie.
27	Merchants Lake and River Steamship Co.	78	Skead et Haycock.
28	Cie de transport de la Rivière-Rouge.	79	The Truro Patent Frog Co.
29	Cooper, Fairman et Cie.	80	James Crossen.
30	Robb et Cie.	81	Dunlop et Rannie.
31	Patent Bolt and Nut Co.	82	Ontario Car Co.
32	Cooper, Fairman te Cie.	83	James Crossen.
32a	LeMay et Blair.	84	Ontario Car Co.
33	Kavanagh, Murphy et Upper.	85	Nobles et Follis.
34	Cie de transport du Nord-Ouest.	86	Fairbanks, Morse et Cie
35	Cooper, Fairman et Cie.	87	James Crossen.
36	William Robinson.	88	Walter Oliver.
37	Heney, Charlebois et Flood.	89	J. Patterson
38	Edmond Ingalls.	90	Ferris, Paul et Milwar.
39	John Irving.	91	Cie du chemin de fer canadien du Pacifique.
40	Gouin, Murphy et Upper.	92	Andrew Onderdonk.
41	Purcell et Cie.	93	Andrew Onderdonk.
42	Manning, Macdonald, McLaren et Cie.	94	Horton et fils.
43	Joseph Upper et Cie.	95	Baylies, Jones et Bayliss.
44	West Cumberland Iron and Steel Co.	96	Guest et Cie.
45	Barrow Hœmatite Steel Co.	97	John McDonald.
46	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	98	Colin Nicol Black.
47	Patent Bolt and Nut Co.		
48	John Ryan.		

ANNEXE No 11.

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston:—

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distances d'Ottawa.	Ecluses. No.	Ecluses. Ascens. à l'eau basse.	Digues. No.	Digues. Longueur.	Digues. Hauteur.	Longueur de canal artificiel à chaque station, en milles.
		Milles.		Ascens. pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	18 33 14	4·00
2	Hartwell's	4¼	2	22 0	.....	100	28	
3	Hogsback	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black-Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0·13
5	Long-Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0·13
6	Burritt's	40¾	1	10 6	1	240	14	1·50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0·50
8	Clowes	44½	1	10 6	1	481	16	0·05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0·33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0·13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	343	8	0·06
12	Old-Slys	60½	2	15 6	1	250	20	0·25
13	Smith's Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0·13
14	Premiers rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1·25
15	Narrows	83¼	1	4 0	1	600	9	0·06
	Ascension totale à l'eau basse	.....	.....	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	.....	.....	.....	1·25
17	Chaffey's	92	1	12 6	.....	.....	.....	0·13
18	Davis	94¼	1	9 0	1	300	15	0·06
19	Jones'-Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0·25
20	Brewer's-Mills (en haut)	108¼	2	19 0	1	200	20	1·75
21	do (en bas)	110	1	14 2	1	200	12	4·25
22	Kingston-Mills	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0·25
22	Kingston	126¼	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Chute totale à l'eau basse	.....	.....	165 4	.....	.....	.....	.....
	Total	.....	47	....	24	15,472	.....	16·46

ANNEXE No 12.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1882, et de leur ouverture au printemps de 1883.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	1er décembre 1882.	1er mai 1883.
Canal Beauharnois	30 novembre	30 avril
Canal Cornwall	6 décembre	28 do
Canaux de Williamsburg	11 do	1er mai
Canal Welland—		
Nouveau canal	5 décembre	5 mai
Ancien canal	30 novembre	5 do
Canal de la Baie Burlington	11 décembre	5 do
Ecluse et digue Sainte-Anne	30 novembre	30 avril
Canal Carillon	27 do	28 do
Canal Grenville	27 do	1er mai
Ecluse et digue de la Culbute	.....	.....
Chute à Blondeau	27 novembre	28 avril
Rideau { Kingston-Mills	30 do	7 mai
Rideau { Ottawa	27 do	3 do
Ecluse Saint-Ours	28 do	19 avril
Canal Chambly	29 do	1er mai
Canal Erié (New-York)	7 décembre	8 do
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton)	1er janvier 1883.	16 avril 1883.
Travaux du canal Trent	29 novembre	28 do

ANNEXE No 13.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	À	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermédiaire.	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Phare Ouest, Anticosti	do do	201	441
Phare Ouest, Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la lig. de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Dickinson's-Landing	Canal Cornwall	11¼	1,065¼
Dickinson's-Landing	Pointe Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe-Farran	Ext sup. de l'île de Croyle	Canal de la Pointe Farran	¾	1,071
Ext. sup de l'île de Croyle	Williamsburg ou Morrisburg	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide Plat	Village de la Pointe-Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pointe-Iroquois	Extrêm. sup. de Presqu'Ile	Canal de la P'te Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburgh	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe Cardinal	Têtes des Rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	26¾	1,360¾
Port-Colborne	Amherstburg	Lac Erié	232	1,592¾
Amherstburg	Windsor	Rivière Détroit	18	1,610¾
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,635¾
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,668¾
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,938¾
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,985¾
Sault-Sainte-Marie	Tête du Sault-Sainte-Marie	Canal du Sault-Ste-Marie	1	1,986¾
Tête du Sault-Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,993¾
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,383¾
Prince-Arthur-Landing au lac Shebandowan			45	45
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	357
Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)			95	452

Des 2,383¾ milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, 71 milles de navigation artificielle, et 2,312¼ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood à Prince-Arthur-Landing, est de 532 milles.

ANNEXE No 14.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 12 janvier 1884.

(Copie du n° 33033.)

MONSIEUR,—Depuis l'envoi de mon rapport annuel du 22 septembre 1883, on a obtenu par de nouveaux mesurages récemment faits, des données plus exactes qui nécessitent les corrections suivantes dans le tableau des distances par mille.

De Port-Arthur à Winnipeg—
Au lieu de 433 milles, il faut 428½ m.
De Winnipeg à Selkirk-Ouest—
Au lieu de 20 milles, 22.
Embranchements construits ou en voie de construction—
Au lieu de 393 milles, 395.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

Mr A. P. BRADLEY,
Secrétaire.

RAPPORTS

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU CANADA

ET DU CAPITAL, DU TRAFIC ET DES FRAIS D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

1882-83

IMPRIMÉ PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA :
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON.
1884.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF ET DU GÉRANT GÉNÉRAL,
DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT.

OTTAWA, 5 mars 1884.

MONSIEUR,—En soumettant mon rapport statistique des chemins du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1883, je dois dire que plusieurs des compagnies des chemins de fer ne se sont pas plus empressé que d'habitude de se conformer à la loi. Si les relevés qu'elles doivent fournir étaient reçus dans le temps prescrit, il me serait facile de préparer mon rapport pour le soumettre au parlement dans les trois semaines qui suivent l'ouverture de la session, comme l'exige la loi. Je suis convaincu que le seul moyen de pousser à une plus grande diligence les compagnies qui semblent avoir pris le parti de n'envoyer le relevé de leurs opérations que longtemps après la date fixée, serait d'appliquer l'amende que la loi impose, et je recommande que ce moyen soit employé à l'avenir.

Pendant le dernier exercice, les travaux de construction ont été poussés très activement dans les différentes parties du Canada. Il a été construit 1,275 milles de chemins de fer, ce qui nous fait maintenant un total de 8,805½ milles en exploitation ; et lorsque les lignes inachevées seront terminées, et elles le seront d'ici à deux ans, j'en ai toute confiance, le réseau des chemins de fer du Canada couvrira environ 11,400 milles. Malgré ces progrès étonnants, il paraît que nous n'en sommes pas encore à la fin, car plusieurs autres entreprises sont en voie d'exécution, avec plus ou moins de certitude d'un prochain achèvement. Ces nombreuses organisations attestent le désir, sinon le besoin du public d'avoir des communications par chemins de fer plus étendues que celles qu'il possède aujourd'hui, ainsi que le vigoureux et toujours croissant esprit d'entreprise qui règne dans le pays.

Le capital versé a augmenté de $415,611,810.03 à $494,271,264.95, ou 19 pour 100; soit une augmentation de 17.3 pour 100 dans le capital, par mille terminé et en voie de construction.

Les actions et obligations par mille de chemin de fer complété et en voie de construction représentent $32.253.

Le capital en actions ordinaires et en obligations des chemins de fer en exploitation est approximativement de $341,074,466.

Les opérations faites par toutes les lignes en exploitation ont pris des proportions considérables. Le chiffre brut du mouvement des marchandises est de 13,266,255 tonnes, qui ont rapporté $21,320,208. Le nombre des voyageurs a été de 9,579,948, et les recettes brutes, y compris celles provenant du transport des malles et de diverses sources, ont été de $11,924,377, formant un total brut de recettes de $33,244,585, soit une augmentation de $4,216,796 sur les recettes de l'exercice précédent. Ces chiffres indiquent les vastes proportions qu'ont prises nos chemins de fer, et ne manqueront pas de faire comprendre au public l'importance que prend cette industrie et les solides progrès qu'elle fait d'année en année. Les recettes de l'exercice ont été

de $8,552,918, augmentation de près de $2,000,000 sur celles de l'année précédente, et suffisent pour payer approximativement un dividende de 2½ pour 100 sur les actions et obligations des chemins de fer en exploitation.

La longueur relative en milles des rails d'acier augmente constamment avec la construction et le renouvellement de la voie. Le développement des opérations entraîne naturellement une plus grande usure, et la diligence dans l'entretien de la voie et du matériel est devenue une nécessité qu'on ne peut négliger sans danger. Je crois pouvoir dire sans peur d'être contredit, qu'en ces temps de concurrence, chaque compagnie comprend de plus en plus combien le succès dépend de la solidité de sa voie, et de l'état dans lequel sont entretenus sa voie et son matériel roulant.

Je regrette d'avoir à constater que le nombre des accidents augmente tous les ans, et je crois que les administrateurs devraient donner à ce sujet une attention toute spéciale, afin de réduire au minimum le risque des employés et des voyageurs. Je suis d'opinion qu'on ne devrait pas permettre aux compagnies de substituer les passages à niveau aux ponts au-dessus de la voie, car il est grandement à désirer que cette cause d'accidents soit aussi restreinte que possible ; ces passages devraient être gardés par des surveillants dans les endroits les plus fréquentés. On devrait aussi forcer les compagnies à se conformer, attendu que quelques-unes ne le font pas, à la loi qui exige que tous les ponts aient une hauteur d'au moins sept pieds au-dessus des wagons de marchandises les plus élevés.

Aux tableaux annexés à mes rapports précédents, j'en ai ajouté un autre indiquant le tracé des chemins de fer.

Les extraits suivants des tableaux feront voir la condition relative des chemins de fer durant les exercices 1881-82 et 1882-83.

La comparaison n'est cependant pas aussi complète qu'elle pourrait l'être. Mon attention s'est portée sur le fait que, les années dernières, les compagnies dont les lignes s'étendent aux États-Unis comprenaient dans leurs rapports la statistique de la partie américaine de leur réseau. J'ai corrigé cette erreur et retranché de la sorte le trafic sur 368¼ milles de chemin. C'est ce qui explique l'apparente diminution du nombre des passages à niveau non-gardés et autres items, ainsi que la faible augmentation apparente du matériel roulant. Ces 368¼ milles se répartissent comme suit :

Grand-Tronc :		
D'Island Pond à Portland.....	149¼ milles.	
De Detroit-Junction à Port-Huron	59¼ "	
De Ridgeway à Pontiac.....	35 "	
		243½ milles.
Sud du Canada.....		74 "
Sud-Est, de la frontière à New-York		21 "
De la frontière du Nouveau-Brunswick à Presqu'Isle..		29¾ "
		368¼ milles.

Longueur des lignes.

——	1882-83.	1881-82.	Augmentation.	Diminution.
En exploitation	8,805·62	7,530·44	1,275·18	.....
Terminées (lisses posées)	260·35	539·00	.....	278·65
En voie de construction	2,299·08	3,118·16	.....	818·08
Long. de la lig., larg. de l'ent.-voie, 5 pds 6 pcs.	60·00	60·00	.....	.....
do do 4 pds 8½ pcs.	8,307·47	7,705·44	1,102·03	.....
do do 3 pds 6 pcs.	198·50	304·00	.....	105·50

Capital nominal.

——	1882-3.	1881-2.	Augmentation.	Diminution.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Actions ordinaires	195,591,837 68	142,936,546 63	52,655,291 05	.....
do —priorité	73,500,777 87	71,531,940 40	1,968,837 47	.....
Obligations	102,134,295 45	92,487,932 42	9,646,363 03	.....
Aide de la part du gouvernem. fédéral	94,248,986 74	80,757,559 86	13,491,426 88	.....
do do d'Ontario*	3,294,611 69	3,205,536 02	89,075 67	.....
do do de Québec.	12,460,496 11	11,433,097 89	1,027,398 22	.....
do do du N.-B'swick †	2,763,665 00	2,763,665 00	.....	.....
do do de la N.-Ecosse	823,330 00	823,330 00	.....	.....
do des municipalités ‡	9,162,552 94	8,809,944 63	352,608 31	.....
do d'autres sources	3,181,396 63	2,043,279 45	1,138,117 18	.....
Total	$494,271,264 95	$415,611,810 30	$78,659,454 65	.....

* Y compris $604,019.79, formant partie du capital ordinaire consolidé du chemin de fer Midland.
† Y compris $1,180,000, formant partie du capital ordinaire du chemin de fer maritime de Saint-Jean, lors de son achat par ses propriétaires actuels.
‡ Y compris $1,106,665.37, formant partie du capital ordinaire consolidé du chemin de fer Midland.

Capital par mille de voie ferrée terminée ou en voie de construction.

——	1882-3.	1881-2.	Augmentation.	Diminution.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Actions ordinaires	17,135 43	12,696 44	4,438 99	.....
Actions priorité	6,439 55	6,353 90	85 65	.....
Obligations	8,913 11	8,215 30	697 81	.....
Aide de la part du gouv. et des munic.	10,505 00	9,456 30	1,048 70	.....
Autres sources	287 50	181 14	106 36	.....
Total	$43,280 59	$36,903 08	$6,377 51	.....

Longueur en milles des lisses d'acier et de fer, avec l'équipement.

——	1882–3.	1881–2.	Augmentation.	Diminution.
Nombre de milles de lisses de fer	1,725·30	1,983·53	1,167·91	188·07
do do d'acier	7,340·67	6,085·91	.....	.....
Longueur des voies de garage	1,099·80	952·89	146·91	.....
Nombre d'élévateurs à grain	20	20	.....	.....
do de croisem. de routes, gardés	103	89	.....	.....
do do non-gardés	7,858	8,477	.....	.....
do de pont à tablier inferieur	311	349	.....	.....
do de croisem. d'autres ch. de fer.	147	140	.....	.....
do de raccordements avec do	178	220	.....	.....
do do des embr.	93	79	.....	.....
do de locomotives, en propriété	1,358	1,328	.....	.....
do do louées	25	3	.....	.....
do de voitures de 1re classe, en pr.	643	632	.....	.....
do de louées	28	33	.....	.....
do do 2e classe et d'immigrants, en propriété	387	362	.....	.....
do de voitures de 2e classe et d'immigrants, louées	10	1	.....	.....
do de wag. à bagage, wag.-poste et d'express, en propriété	362	357	.....	.....
do de wag. à bagage, wag.-poste et d'express, loués	8	31	.....	.....
do de wagons à bestiaux. fermés et à fret, en propriété	20,162	18,910	.....	.....
do de wagons à bestiaux, fermés et à fret, loués	1,237	1,392	.....	.....
do de wagons-plateformes, en pr.	12,436	9,596	.....	.....
do do loués.	295	25	.....	.....
do de wag. à houil. et à basc. en p.	1,851	2,050	.....	.....
do do do loués.	44	.....	.....	.....

Exploitation et parcours.

——	1882–83.	1831–82.	Augmentation.	Diminution.
Parcours des trains (milles parcourus)	37,416,092	27,846,411	9,569,681	.....
Mouvement des voyageurs	9,579,948	9,352,335	227,613	.....
Mouvement des marchandises (ton'x)	13,266,255	13,575,787	.....	309,532

Mouvement des voyageurs sur les principales lignes.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Augmentation.	Diminution.
	1882–3.	1881–2.		
Réseau du Grand-Tronc	4,563,149	4,999,991	.....	436,842
Intercolonial	878,600	779,994	98,606	.....
Sud du Canada	474,008	312,331	161,677	.....
Credit-Valley	283,681	224,450	59,231	.....
Nord	514,942	476,878	38,064	.....
Midland	338,951	306,223	32,728	.....
Toronto, Grey et Bruce	169,881	145,649	24,232	.....

Mouvement des marchandises sur les mêmes chemins.

Nom du chemin de fer.	Tonneaux. 1882-3.	Tonneaux. 1881-2.	Augmentation.	Diminution.
Réseau du Grand-Tronc	5,522,502	6,336,358	.....	813,856
Intercolonial	970,961	838,596	132,365	.....
Sud du Canada	2,138,369	2,129,733	8,636	.....
Credit-Valley	200,708	142,035	58,673	.....
Nord	596,800	614,042	.....	17,242
Midland	514,948	522,112	.....	7,164
Toronto, Grey et Bruce	156,331	124,560	31,771	.....

Recettes des chemins de fer.

——	1882-3.	1881-2.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	
Voyageurs	10,538,120	10,018,478	519,642	.....
Fret	21,320,208	17,729,945	3,590,263	.....
Malles et express	1,108,429	1,037,460	70,969	.....
Autres sources	261,424	235,857	25,567	.....
Recettes des chem. de fer non détaillées.	16,404	6,049	10,355	.....
Total	$33,244,585	$29,027,789	$4,216,796	.....

Recettes, par mille de chemin de fer en exploitation.

——	1882-3.	1881-2.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	$
Voyageurs	1,195	1,335	.....	140
Fret	2,420	2,362	58	.....
Malles et express	126	138	.....	12
Autres sources	32	32	.....	.....
Total	$3,773	$3,867	58	$94

Frais d'exploitation.

——	1882-3.	1881-2.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	$
Entretien	4,967,925	4,614,041	353,884	.....
Service et entretien des locomotives	8,230,877	6,834,530	1,396,347	.....
do do voitures	2,248,164	2,219,015	29,149	.....
Frais d'exploitation en général	9,217,891	8,643,939	573,952	.....
Frais dont les détails ne sont pas ment.	26,810	79,183	.....	52,373
Total	$24,691,667	$22,390,708	$2,300,959	.....

PROFITS nets.

——	1882-3.	1881-2.	Augmentation.	Diminution.
	$	$	$	
Recettes	33,244,586	29,027,789	4,216,797	.....
Dépenses	24,691,668	22,390,708	2,300,960	.....
Profits nets	$8,552,918	$6,637,081	$1,915,837	.....

ACCIDENTS.

——	Tués.		Blessés.	
	1882-3.	1881-2.	1882-3.	1881-2.
Tombés des wagons ou locomotives	24	24	74	47
En montant à bord ou descendant de trains ou locomotives en marche	12	8	39	30
En formant des wagons	12	5	6	28
Sorti la tête ou les bras hors des fenêtres	.....	.....	.....	1
En attelant des wagons	5	7	246	158
Collisions ou déraillements	9	11	52	46
Explosions	.....	1	1	4
Frappés sur des ponts	5	2	4	9
Marchant ou arrêtés sur la voie	91	89	43	22
Autres causes	11	.....	85	52
Total	169	147	550	397

PRÊTS du gouvernement ou des municipalités, bonis, etc., payés ou promis, y compris le coût des chemins de fer de l'Etat.

——	1882-3.	1881-2.	Augmentation.	Diminution.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Gouvernement fédéral	116,456,438 14	114,242,442 86	2,213,995 28	.....
do d'Ontario	4,478,749 02	4,309,149 02	169,600 00	.....
do de Québec	14,329,324 22	14,036,742 22	292,582 00	.....
do du Nouveau-Brunswick	3,315,500 00	3,315,500 00	.....	.....
do de la Nouvelle-Écosse	1,906,875 00	1,906,875 00	.....	.....
Municipalités d'Ontario	8 378,744 37	8,138,244 37	240,500 00	.....
do de Québec	4,171,000 00	4,171,000 00	.....	.....
do du Nouveau-Brunswick	296,500 00	296,500 00	.....	.....
do de la Nouvelle-Écosse	250,000 00	250,000 00	.....	.....
do du Manitoba	475,000 00	270,000 00	205,000 00	.....
Total	$154,058,130 75	$150,936,453 47	$3,121,677 28	.....

MONTANTS restant à payer aux chemins de fer lorsqu'ils seront terminés.

——	Total de la subvention.	Payé.	A payer.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Par le gouvernement fédéral	116,456,438 14	94,248,986 74	22,207,451 40
do d'Ontario	4,478,749 02	3,294,611 69	1,184,137 33
do de Québec	14,329,324 22	12,460,496 11	1,868,828 11
do du Nouveau-Brunswick	3,315,500 00	2,763,665 00	551,835 00
do de la Nouvelle-Écosse	1,906,875 00	823,330 00	1,083,545 00
Par les municipalités	13,571,244 37	9,162,552 94	4,408,691 43
Total	$154,058,130 75	$122,753,642 48	$31,304,488 27

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef et gérant des chemins de fer de l'Etat.

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer du Canada, le 30 juin 1883.

Nom du chemin de fer.	Description.	Entre-voie.	Distances. Milles.	Distances. Total.
		Ft. in.		
Albert	De la station de Salisbury, C. F. I., à Hopewell, sur la baie de Chignecto, N.-B	4 8½		50·00
Atlantique et Nord-Ouest	Du Mile-End à Lachine, P.Q., (n'est pas en exploitation. Traversera le Saint-Laurent près de Lachine. Explorations faites jusqu'à Chambly et Saint-Jean)	4 8½		7·00
Cie. de chemin de fer et de navig. de la baie de Quinté	De Desoronto à la jonction de Desoronto, C.F.G.T., O	4 8½		3·50
Atlantique du Canada	D'Ottawa au Coteau en exploit. (56 milles en voie de construc. Tracé depuis le Saint-Laurent jusqu'à la front. du Vermont. Tracé plus loin, mais en partie fixé. Se relie à Ottawa au C.C.P. et au Coteau au C.G.T.)			80·00
Sud du Canada	Ligne-mère—De Fort-Erié à Windsor, Ont.	4 8½	229·20	
	Embranchement d'Amherstburg — D'Essex-Centre à Amherstburg		15·70	
	Embranchement de Sainte-Claire — De la jonction de Sainte-Claire à Courtright		62·63	
	Embranchement d'Erié à Niagara—De Fort-Erié à Niagara		30·60	
	Embranchement de Welland — Des Chutes Niagara à Welland		14·00	
do affermé	Sarnia, Chatham et Erié—De Oil-City à Petrolia. (Se relie au New-York Central, au Lac Erié, Occidental, Grand-Occidental, Hamilton et Nord-Ouest		7·00	359·13
Canadien du Pacifique	Ligne-mère—De Montréal à Port-Moody	4 8½	2,893·00	
	Embranchements construits et en voie de construction dans le Nord-Ouest		395·00	
	Emb. en exploitation dans Ontario et Québec		102·00	3,390·00
	Ligne-mère en exploitation— Milles.			
	De Montréal à Mattawa 319			
	De Port-Arthur à Winnipeg 441			
	A l'ouest de Winnipeg 722 — 1,482			
	Embranchements en exploitation—			
	De Ste-Thérèse à St-Lin 15			
	De St-Lin à St-Jérôme 11			
	De Ste-Thérèse à St-Eustache 8			
	De Hull à Aylmer 7			
	De Carleton à Brockville 46			
	De Smith's-Falls à Perth 12			
	De Winnipeg à Emerson 65			
	De Winnipeg à Gretna 70			
	De la Montagne de Pembina à Manitoba-City 46			
	De Winnipeg à Stonewall 18 — 298			
	Total en exploitation 1,780			
Carillon et Grenville	De Carillon à Grenville, P.Q. (Se reliant à chaque extrémité à la Compagnie de navigation de l'Ottawa)	5 6		13 00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Entre-voie.	Distances. Milles	Distances. Total.
		Pds. pcs.		
Ontario Central (ci-devant comté du Prince-Edouard).	De Picton à Coe-Hill, Ont. (Environ 90 milles de lisses posées. 32 milles en exploitation rég. entre Picton et Trenton, sur le C.G.T.	4 8½	.....	104·00
Embranchement de Chatham.	Chatham, de la jonction de Chatham, sur le C.F I., à Chatham, N.B.....	4 8½	.....	9·00
Cobourg, Peterboro' et Marmora	Cobourg à Chambliss, Ont.....	4 8½	36·50	
	Embranchement—De la riv. Trent à Blairton.	.....	8·50	
	do Ligne Union jusq. Scieries	.....	2·00	
				47·00
Credit Valley	Toronto à Saint-Thomas	4 8½	121·00	
	Embranchement—De la jonction de Streetsville et Orangeville.....	.....	34·90	
	do De Church's-Falls à Elora	.....	27·50	
				183·40
Frédéricton.....	De la jonction de Frédéricton à Frédéricton.	.....	22·50	
Grand-Southern	De la jonction de Carleton à Frédéricton....	.....	82·50	
Grand-Tronc— Division du Grand-Tronc...	Ligne-mère—De Sarnia à la Pointe-Lévis et Island-Pond	4 8½	735·25	
	Prolongement de Sarnia—De Port-Edouard au Grand-Occidental.....	.....	2·50	
	Embranchement—De Montréal aux quais.....	.....	2·00	
	Embranchement des Trois-Rivières—D'Arthabaska à Doucet's-Landing.....	.....	35·25	
	Embr. de Kingston-De la L.-mère à Kingston	.....	2·25	
	Embranchement Galt et Waterloo—De Waterloo et Berlin à Galt	.....	14·50	
	Embr. de London—De Ste-Marie à London..	.....	22·00	
	Embranch de Champlain—De St-Lambert à Rouse's-Point, de Montréal à Lachine, de St-Isidore à la frontière provinciale	.....	73·25	
Affermées et en exploitation	Buffalo et lac Huron—De Goderich à Fort-Erié	.....	162·00	
	Baie Georgienne et lac Erié—De Port-Dover à Wiarton.....	.....	171·50	
	Jonction de Montréal et Champlain—De Brosseau à la ligne provinciale	.....	27·25	
Division du Grand-Occidental.	Ligne-mère—Des Chutes Niagara à Windsor	.....	229·63	
	Embr. de Toronto—D'Hamilton à Toronto...	.....	37·00	
	do Guelph—D'Harrisburg à Guelph ...	.....	28·98	
	do Brantf'rd-D'Harrisb'rg à Brantford	.....	8·00	
	do Sarnia—De Komoka à Sarnia.....	.....	50·85	
	do Petrolia—De Wyoming à Petrolia.	.....	4·75	
	Ligne auxiliaire—De Fort-Erié à Glencoe....	.....	145·50	
	Embr. d'Allanburg—D'Allanburg à la jonction de Clifton	.....	8·35	
Affermées et en exploitation	Wellington, Grey et Bruce—De Guelph et Palmerston à Southampton et Kincardine.	.....	168·32	
	London et Port-Stanley—De London à Port-Stanley	.....	23·66	
	London, Huron et Bruce—De Hyde-Park à la jonction de Wingham	.....	68·89	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell—De Brantford à la jonction de Tilsonburg	.....	34·74	
	Welland.....	.....	14·83	
	Seconde voie—De Glencoe à Windsor.....	.....	80·94	
	NOTE.—Le chemin de fer de la Baie Georgienne et du Lac Erié comprend les anciens chemins de fer de la Baie Georgienne et Wellington, et Port-Dover et Lac Huron, et Stratford et Huron.			2,152·19

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Entre-voie.	Distances. Milles.	Distances. Total.
		Pds. pcs.		
Halifax et Cap-Breton	De New-Glasgow au Détroit de Canso	4 8½		79·75
Intercolonial	Ligne-mère—Halifax à Québec	4 8½	686·00	
	Embranch.—Moncton à Saint-Jean		89·00	
	do Truro à Pictou		52·00	
	do Painsec à la Pointe-du-Chêne		11·00	
	do Rivière-du-Loup jusqu'au quai		2·00	
				840·00
International	De Lennoxville, P.Q., à la front. provinciale	4 8½		91·66
Union Jacques-Cartier	Grand-Tronc, *viâ* Lachine, jusq. chemin de fer Can. du Pacifiq., près du Sault-au-Récollet			6.50
Kent Northern	De Richibouctou, N.B., au ch. de fer Intercol.	4 8½		27·00
Kingston et Pembroke	De Kingston à Renfrew	4 8½	105·00	
	Embranchement Iron Junction—De Bedford à Glendower		4·00	
	Embranchement de Robertville—De Missisippi à Robertville		2·00	
	Embranch. Wilbur—De Lavant à Wilbur		1·00	
				112·00
	NOTE.—Ce chemin de fer s'étend à partir du Grand-Tronc à Kingston, jusqu'au chemin de fer Canadien du Pacifique, à Renfrew, se raccordant au chemin de fer Ontario et Québec au lac Sharbot. Quatre-vingt-un milles sont en exploitation. Il doit être prolongé jusqu'à Pembroke.			
Vallée du Massawippi	De Stanstead à Sherbrooke., P.Q. (Se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic, international, Grand-Tronc et Québec-Central)	4 8½		34·00
Midland	Division de Midland	4 8½	139·03	
	Division de Toronto et Nipissingue		104·55	
	Division de la Grande-Jonction		88·10	
	Division Whitby et Haliburton		99·84	
	Division de Toronto et Ottawa		30·32	
	Tramway Medonte		8·59	
				470·43
	NOTE.—La Grande-Jonction comprend l'ancien chemin de fer de Belleville et Hastings-Nord, et celle de Whitby et Haliburton comprend les chemins de fer Victoria et Whitby, Port-Perry et Lindsay.			
Montréal et Vermont-Junction	Du chemin de fer Stanstead, Shefford et Chambly, près de Saint-Jean, P.Q., au chemin de fer du Vermont et du Canada, à la frontière provinciale	4 8½		23·60
Montréal et Sorel	D'Armstrong à Saint-Lambert, vis-à-vis Montréal. (Se relie au Sud-Est et au Grand-Tronc)	4 8½		46·00
Napanee, Tamworth et Québec	De Napanee et Tamworth, Ont. (21 milles construits; n'est pas encore en exploitation)	4 8½		28·50
Jonction des Carrières de Napierville	Du Grand-Tronc aux Carrières de la compagnie	4 8½		2·50
Nouveau-Brunswick	De Gibson (vis-à-vis Frédéricton, N.B.) à Edmundston	4 8½	164·00	
	Embranchement—Aroostook à la frontière		4·00	
	do Woodstock à Newbury		6·00	
				174·00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Suite.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Entre-voie.	Distances. Milles.	Distances. Total.
		Pds pcs.		
Nouv.-Brunswick et Canada.	De Saint-Andrews à Woodstock, N.-B	4 8½	93·00	
	Embranchement de Houlton à Debec	.....	8·00	
	do de Saint-Stephen à Watts	.....	19·00	
	do de McAdam à Vanceboro'	.....	7·00	
				127·00
Nord et Nord-Ouest	Chemin de fer du Nord du Canada et chemin de fer Hamilton et Nord-Ouest, fusionnés	4 8½		
	Ligne-mère—De Toronto à Collingwood	.....	94·96	
	do Port Dover à Collingwood	.....	151·00	
	Embranch.—De Lefroy à Bell-Ewart	.....	1·34	
	do d'Allandale à Gravenhurst	.....	50·94	
	do de Beeton à Allandale	.....	25·30	
	do de Collingwood à Meaford	.....	20·50	
	do de Colwell à Penetanguishene	.....	33·50	
	Tramway Flos—Elmvale à Hillsdale. (Se relie au Grand-Tronc, au Grand-Occidental, au Credit-Valley, au Toronto, Grey et Bruce.)	.....	8·50	
				386·04
Rive-Nord	De Québec à Montréal (jonc. de St.-Martin.)	4 8½	159·00	
	Embranchement des Piles—De la jonction de l'embranch. des Piles aux Grandes-Piles	.....	27·50	
	Embran. de Joliette (ci-devant St.-Laurent et Industrie).—De Joliette à Saint-Félix	.....	17·00	
	Embranchement de Berthier—De la jonction de Berthier à Berthierville	.....	2·00	
	Voie auxiliaire (*loop line*)—De Trois-Rivières à la ville de Trois-Rivières. (Se relie à Québec au Grand-Tronc, et à l'Intercolonial et au Québec-Central)	.....	3·50	
				209·00
Ontario et Québec	De Toronto à Perth, Ont	4 8½	.....	199·00
Petitcodiac et Elgin	De Petitcodiac (chemin de fer Intercolonial) à Elgin, N.B	4 8½	.....	14·00
Ile du Prince-Edouard	Ligne-mère—D'Alberton à Georgetown	3 6	147·00	
	Embranchement—De Mount-Stewart à Souris	.....	38·40	
	do D'Alberton à Tignish	.....	13·10	
				198·50
Québec et lac Saint-Jean	De Québec au lac Saint-Jean, Qué. (42 milles construits, 36 milles en exploit., le reste en voie de construct. Se relie à Québec, aux ch. de fer de la Rive Nord, du Grand Tronc, de l'Intercolonial et du Québec-Central.)	4 8½	.....	175·00
Québec-Central	Ligne-mère—Sherbrooke à Lévis, Qué	4 8½	139·00	
	Embranchement de la Chaudière—De la jonction de la Beauce à Saint-Joseph	.....	11·00	
	Prolongement jusqu'à l'eau profonde, Lévis	.....	5·00	
	D'Angus-Est aux fabriq. d'Angus. (45 milles en voie de construc., à partir d'au delà de Saint-Joseph jusqu'à la frontière. 146 milles en exploit. Se relie au Grand-Tronc, à l'Intercolonial et au Passumpsic. Ce chemin de fer comprend le ci-devant Lévis et Kennebec, acheté en mars 1881.)	.....	1·00	
				156·00
Stanstead, Shefford et Chambly	A partir de près de St-Jean, Q., à Waterloo-Est, (se rel. au c. de f. du Sud-Est et à cel. de la jon. de Champlain et du St-Laurent)	4 8½	.....	43·00

TABLEAU indiquant la situation des chemins de fer, etc.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Description.	Entre-voie.	Distance. Milles.	Distance. Total.
		Pds.pcs.		
Sud-Est	Ligne-mère—De West-Farnham à la frontière	.....	44·00	
	Div. du Nord—De la jonc. de Sutton à Sorel.	.....	96·00	
	Embranchement—De Drummond à L'Avenir	.....	12·00	
Lignes affermées	Montréal, Portland et Boston—Saint-Lambert à Farnham	.....	36·00	
	Embranchement—Marieville à Saint-Césaire.	.....	9·00	
	Jonction du lac Champlain et Saint-Laurent—Stanbridge à Saint-Guillaume. (Se relie aux chemins de fer Connecticut et Passumpsic, Grand-Tronc, et au Stanstead, Shefford et Chambly.)	4 8½	63·00	260·00
Saint-Jean et Maine.	De Saint-Jean, N.B, à Sainte-Croix, sur la frontière. (Se relie aux chs de fer Intercolonial, Grand-Southern et Frédéricton)	4 8½	.....	92·00
Saint-Laurent et Ottawa	D'Ottawa à Prescott	4 8½	54·00	
	Embranch.—De la jonction de la Chaudière à la Chaudière. (Se relie au Grand-Tronc et aux bateaux à vap. du Saint-Laurent, à Prescott, et au chem. de fer Canadien du Pacifique, à la Chaudière, Ottawa)	.....	5·00	59·00
Saint-Martin et Upham	De la jonct. d'Hampton, ch. de fer Intercolonial, à Saint-Martin, sur la baie de Fundy.	.....	.....	30·00
Spring Hill et Parrsboro'.	Des mines de Spring-Hill à Parrsboro', N.E.	.....	27·00	
	Emb —De la Jonc. de Spring-Hill aux Mines.	4 8½	5·00	32·00
Toronto, Grey et Bruce	Ligne-mère—De Toronto à Owen-Sound	.....	122·00	
	Embranch.—D'Orangeville à Teeswater	.....	69·00	
	do jusqu'à la jonc. Cardwell, ch. de fer Hamilton et Nord-Ouest. (Se relie à Toronto au Grand-Tronc et au chem. de fer Credit-Valley, à Weston au Grand-Tronc, et à Orangeville au Credit-Valley, et à la jonction de Cardwell au chemin de fer Hamilton et Nord-Ouest)	4 8½	0·50	191·50
Waterloo et Magog	De Magog à Waterloo, Qué. (Se relie au Stanstead, Shefford et Chambly, et aussi au Sud-Est. La partie du ch. de fer de la Vallée de la Missisquoi, qui est construite, 10·10 milles, est exploitée par le Waterloo et Magog; il doit être prolongé de Richmond à Masonville, 57·10 milles)	4 8½	.....	23·00
Welland	De Port-Colborne à Port-Dalhousie, Ont. (Se relie au Grand-Tronc, à Port-Colborne, au Grand-Occidental à Merritton, et à la jonction de Welland et au Sud du Canada, près de Welland)	4 8½	.....	25·00
Comtés de l'Ouest	De Yarmouth à Digby, N.E. (Se relie à Yarmouth aux steam. de la Cie. de steam. de la Nouv.-Ecosse, faisant le serv. de Boston, et à Digby, aux steam. de la même cie. fais. le serv. à Annapolis, Saint-Jean et Boston.)	4 8½	.....	67.00
Windsor et Annapolis.	De Windsor à Annapolis, N.E	4 8½	84·00	
Affermé	Embran. de Windsor—De Windsor à la jonc. de Windsor; de plus le droit de pass. sur la ligne-mère du c. de fer Intercolonial depuis la jonc. de Windsor jusq. Halifax, 14 milles	.....	32·00	116·00

No 1.—TABLEAU SOMMAIRE DU CAPITAL.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Complétée (lisses posées.)	Longueur de la voie. En construction.	Capital, actions ordinaires. Autorisé.	Capital, actions ordinaires. Souscrit.	Capital, actions ordinaires. Versé.	Capital, actions privilégiées. Autorisé.	Capital, actions privilégiées. Souscrit.	Capital, actions privilégiées. Versé.	Dette fondée. Autorisée.	Dette fondée. Souscrite.	Dette fondée. Versée.	Taux d'intérêt.
		Milles.	Milles.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	p. cent.
1	Albert	48·00		1,000,000 00		659,500 00				600,000 00			6
2	Atlantique et Nord-Ouest	7·00		1,000,000 00	180,000 00	144,000 00							
3	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	3·50		500,000 00	100,000 00	10,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00				
4	Atlantique du Canada	80 00	58·00	2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00				14,000,000 00	13,811,976 03	13,582,778 62	5
5	Sud du Canada	345·13		15,000,000 00	15,000,000 00	15,000,000 00				25,000,000 00		6,334,825 00	3 et 5
8	Canadien du Pacifique	1,905·75	1,486·25	100,000,000 00	46,750,000 00	46,750,000 00						1,823,333 00	
	Canada Central												
7	Carillon et Grenville	13·00		200,000 00	100,000 00	100,000 00							
8	Ontario Central	67·00	37·00	450,000 00	450,000 00	450,000 00	300,000 00	300,000 00	300,000 00	2,200,000 00	2,200,000 00		6
9	Embranchement de Chatham	9·00		150,000 00	103,310 00	50,000 00							
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00					600,000 00	500,000 00	600,000 00	500,000 00	400,000 00	400,000 00	8
11	Crédit-Valley	183·50		500,000 00	500,000 00	500,000 00				3,870,000 00	3,870,000 00	3,870,000 00	
12	Erié et Huron	40·00	83 00	150,000 00		110,000 00				1,230,000 00	415,000 00	415,000 00	
13	Fredericton	22·50		500,000 00	500,000 00	316,200 00				200,000 00	100,000 00		
14	Grand-Southern	83·50		2,000,000 00	20,400 00	1,224 00				825,000 00			
15	Grand-Tronc (Division du Grand-Tronc)	887·00	2,162·19	55,833,700 80	85,157,320 19	55,156,201 43	61,874,795 12	51,874,795 12	61,854,943 20	41,539,920 00	23,390,051 72	23,390,051 72	5 et 6
	Buffalo et lac Huron	162·00					2,555,000 00	2,555,000 00	2,655,000 00	3,715,982 20	3,715,982 20	3,715,982 20	
	Baie Georgienne et lac Erié	171·50		483,250 00	483,250 00	483,250 00				1,510,000 00	1,510,000 00	1,510,000 00	
	Montreal et Junction de Champlain	27·21		250,000 00	250,000 00	250,000 00					839,986 57	839,986 57	
	(Div. du Grand-Occid.) Grand-Occident	683 87		28,768,436 63	29,768,436 53	29,767,352 80		2,461,335 47	2,461,335 47	23,689,031 47	18,329,326 67	18,329,326 57	6 et 7
	London et Port-Stanley	23.86			441,600 00	441,600 00				600,000 00	307,088 57		
	Wellington, Grey et Bruce	168·35		1,500,000 00		221,200 00					2,004,680 00	2,004,680 00	
	London, Huron et Bruce	68 89		400,000 00		22,210 00					912,645 00	912,848 00	
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	34 74				30,000 00					123,128 57	123,126 67	
	Welland	14 85											
16	Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe		80 00	1,000,000 00	250,000 00	250,000 00				900,000 00			
17	Hamilton et Nord-Ouest			1,000,000 00	1,000,000 00	1,000,000 00	827,333 00	827,333 00	827,333 00	2,180,014 00	2,190,014 00	2,190,014 00	6
18	Cie de ch. de fer et des bateaux d'Halifax et du Cap-Breton	78 75		1,250,000 00	1,250,000 00	1,250,000 00							
19	Interprovincial	840 00											
20	Intercolonial	68·56		1,000,000 00	35,050 00	35,050 00				868,685 00		215,865 49	
21	Kent Northern	27·00		1,000,000 00	80,000 00								
22	Kingston et Pembroke	81·00	31·00	5,000,000 00	1,250,000 00	1,260,000 00				1,040,000 00	1,040,000 00	1,040,000 00	
23	Manitoba et Nord-Ouest	79·00			1,994,000 00	1,994,000 00							
24	Colonisation du Manitoba et du Sud-Ouest	60·70		10,000 00	10,000 00	7,000 00							
25	Vallée du Missisquoi	34·00		800,000 00	400,000 00	400,000 00				400,000 00	400,000 00	400,000 00	
26	Midland	138·03		5,600,000 00	8,600,000 00	5,600,000 00						8,086,185 87	
	Toronto et Nipissingue	105·55											
	Grande Jonction	86·10											
	Whitby et Haliburton	99·64											
	Toronto et Ottawa	30·32											
	Tramway de Medonte	8·00		8,725·61									
27	Montreal et Junction du Vermont			23·60									
28	Montreal et Sorel			46·00	760,000 00	750,000 00				729,000 00			
29	Napanee, Tamworth et Québec		28·50		760,000 00	44,500 00							
30	Jonction des carrières de Napierville			2·50	250,000 00	138,000 00							
31	Nouveau-Brunswick			301·00	3,600,000 00	3,000,000 00							
	Nouveau-Brunswick et Canada			174·00	2,283,000 00	1,178,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	170,000 00	170,000 00	170,000 00	5
				127·00		426,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	5,902,193 08			6 et 6
32	Nord du Canada			186·04	1,000,000 00	1,000,000 00				6,224,800 00		1,649,000 00	6
33	Rive Nord			208 00	1,275,000 00	100,000 00				1,275,000 00	1,086,000 00		
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique		76·00		2,000,000 00	2,000,000 00							
35	Ontario et Québec		159 33		200,000 00	13,000 00							
36	Pembroke et Téléscot		14·00		3,000,000 00	30,000 00							
37	Pontiac et Jonction du Pacifique		23·00										
38	Ile du Prince-Edouard		192·50		3,000,000 00	229,000 00				3,600,000 00			
39	Québec et Lac Saint-Jean		42·00	133·00	4,395,870 00	3,039,930 00				3,907,440 00	2,702,180 00	2,702,180 00	
40	Québec Central		158·00	45·00									
41	Québec, Montreal, Ottawa et Occidental			43·00									
42	Stanstead, Shefford et Chambly			82·00	2,673,000 00	2,630,617 64	2,660,617 64			243,000 00	216,367 20	216,367 20	5
43	Saint-Jean et Mal 8			69 00	2,710,099 89		788,909 20	788,909 20	788,909 20	973,334 00	873,334 00	973,334 00	6
44	Saint-Laurent et Ottawa			29·12	250,000 00	25,000 00							
45	Saint-Martin et Upham			280·00	4,800,000 00	2,012,500 00	2,012,500 00			2,000,000 00	2,000,000 00	2,000,000 00	6
46	Sud-Est		12·00		600,000 00	600,000 00	600,000 00			600,000 00	378,800 00	378,000 00	
	Lac Champlain et Saint-Laurent			162·00								901,000 00	
	Montreal, Portland et Boston			63·00		986,600 00							
				46·00									
47	Spring-Hill et Parrsboro'			22·00	1,000,000 00	386,300 00				600,000 00			
48	London, Grey et Bruce			191·50	1,000,000 00	813,800 00				3,000,000 00	1,999,727 12	1,872,473 21	
49	Welland			26·00	1,000,000 00	798,461 81	730,000 00	730,000 00	726,620 00	243,333 33	243,333 33	243,333 33	
50	Waterloo et Magog			23·00	600,000 00	100,000 00							
	Vallée du Missisquoi			10·10									
51	Comtés de l'Ouest			87·00	1,000,000 00	1,000,000 00	600,800 00			1,657,844 00	974,794 00	974,794 00	
52	Windsor et Annapolis			116·00	489,100 00	489,100 00	1,073,100 00	1,066,537 00	1,066,537 00	1,318,333 00	1,066,033 00	1,066,033 00	
	Embranchement de Windsor			84·00									
				32·00									
	Total		9,066·97	2,299·08		195,591,837 68			73,500,777 87			102,134,295 45	

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Aide du Gouvernement. Nom du gouvernement.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Aide des municipalités. Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Capital d'autres sources. Souscrit.	Versé.	Capital total. Souscrit.	Versé.	Dette flottante. Montant.	Taux d'intérêt.	Prix de revient de la voie et du matériel roulant.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	p. cent.	$ cts.	
1	Albert	Nouveau-Brunswick		455,000 00		455,000 00		70,000 00		70,000 00			180,000 00	1,184,500 00			1,783,358 80	
2	Atlantique et Nord-Ouest							5,000 00		5,000 00			100,000 00	15,000 00	29,938 70	7	55,438 70	
3	Cie de ch. de fer et de navigation de la Baie de Quinté	Ontario		270,000 00				130,000 00					3,000,000 00	3,000,000 00	40,000 00			
4	Atlantique du Canada	do		147,858 65		147,858 65		322,500 00		322,500 00			28,811,976 03	29,053,137 27	862,420 82			
5	Sud du Canada	Canada		53,158,628 00		32,228,076 60		320,000 00		200,000 00		1,444,447 82	46,780,000 00	86,967,349 42			43,599,221 21	
8	Canadien du Pacifique	do		1,440,600 00		1,085,600 00		75,000 00	42,500 00	117,500 00				3,028,433 00				
	Canada Central												100,000 00	100,000 00				
7	Carillon et Grenville	Ontario		126,500 00		126,500 00		93,500 00		93,500 00			2,500,000 00	970,000 00	100,000 00	6 & 7	1,013,598 02	Ci-devant chemin de fer du comté du Prince-Edouard.
8	Ontario Central	Nouveau-Brunswick		32,000 00		32,000 00							103,310 09	83,000 00			128,098 20	
9	Embranchement de Chatham	Ontario		44,740 00		18,740 00		113,500 00		113,500 00			1,000,000 09	1,132,240 00			1,409,042 00	
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora	do		457,600 00		457,600 00		1,165,000 00		1,165,000 00			4,170,000 00	5,793,500 00				
11	Crédit-Valley	do		80,000 00				225,000 00					415,000 00	625,000 00				
12	Erié et Huron	Nouveau-Brunswick		230,000 00		230,000 00		80,000 00		80,000 00			400,000 00	828,200 00				
13	Fredericton	do		412,500 00				3,000 00					20,400 00	1,224 00				
14	Grand-Southern	Canada	15,142,533 33			15,142,533 33							165,594,800 35	165,533,829 63			214,417,457 89	
15	Grand-Tronc (Division du Grand-Tronc)												6,270,982 20	8,270,982 20			8,270,982 20	
	Buffalo et lac Huron	Ontario		336,000 00				929,000 00					1,893,250 00	1,893,250 00				
	Baie Georgienne et lac Erié												1,089,966 67	1,089,986 67				
	Montreal et Jonction de Champlain												50,659,097 77	60,658,014 94				
	(Div. du Grand-Occid.) Grand-Occident												748,586 67	441,500 00				
	London et Port-Stanley	Ontario		241,375 00		241,276 00		682,000 00		682,000 00			3,149,056 00	3,149,058 00				
	Wellington, Grey et Bruce	do		178,530 08		178,530 08		311,600 00		311,600 00			1,424,886 08	1,424,886 08				
	London, Huron et Bruce	do											153,126 57	153,126 57				
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell																	
	Welland												260,000 00	260,000 00				
16	Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe	Canada		400,000 00									4,017,347 00	5,267,963 00				
17	Hamilton et Nord-Ouest	Ontario		565,020 00		555,020 00		676,696 00		876,696 00			1,260,000 00	1,250,000 00				
18	Cie de ch. de fer et des bateaux d'Halifax et du Cap-Breton	Nouvelle-Ecosse		643,545 00										41,176,864 19			41,176,654 19	
19	Interprovincial	Canada		41,176,654 19		41,176,654 19								843,649 71	380,962 12		1,089,415 33	
20	Intercolonial	Québec		564,638 22		354,538 22			225,000 00	225,000 00								
21	Kent Northern	Nouveau-Brunswick		136,000 00									80,000 00					
22	Kingston et Pembroke	Ontario		453,522 50		383,697 17		488,000 00		488,000 00	18,320 00	18,320 00	2,290,000 00	3,179,917 17	80,000 00	7	3,157,703 76	
23	Manitoba et Nord-Ouest							166,000 00					1,894,000 00	1,994,000 00			1,487,805 63	
24	Colonisation du Manitoba et du Sud-Ouest												10,000 00	7,000 00				
25	Vallée du Missisquoi								65,000 00				800,000 00	800,000 00			800,000 00	
26	Midland	Ontario		168,368 20		168,350 20		144,870 85		144,870 85				14,696,188 57	1,089,782 02	6 & 7	15,457,154 00	L'aide du gouvernement et les municipalités donnée à la ligne Midland et autres lignes fusionnées, a été comprise dans le capital-actions lors de la fusion.
	Toronto et Nipissingue	do		168,413 00		168,213 00		476,702 59		476,702 59								
	Grande Jonction	do		182,600 00		182,600 00		213,000 00	60,000 00	263,000 00								
	Whitby et Haliburton	do		94,967 59		94,967 59		222,094 93		222,094 93								
	Toronto et Ottawa			312,000 00	(Victoria)			165,000 00	(Victoria)									
	Tramway de Medonte																	
27	Montreal et Jonction du Vermont																	Exploité p. le Vermont Central.
28	Montreal et Sorel	Ontario		89,800 00				83,600 00		65,000 00			44,500 00	760,000 00				
29	Napanee, Tamworth et Québec												138,000 00	81,700 00				
30	Jonction des carrières de Napierville												3,099,000 00	138,000 00				
31	Nouveau-Brunswick	Nouveau-Brunswick		76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00			780,000 00	3,089,000 00				
	Nouveau-Brunswick et Canada	do		575,000 00		676,000 00		47,000 00		47,000 00				2,230,000 00	200,000 00	6 & 7		
		Ontario		196,800 00		196,188 00		241,880 00	390,000 00	631,980 00			1,120,000 00	1,883,168 00				
32	Nord du Canada	Québec	3,600,000 00			3,600,000 00							1,000,000 00	5,640,000 00	75,000 00		5,540,000 00	
33	Rive Nord	Nouvelle-Ecosse		440,000 00									1,186,000 00	12,700 00				
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique												2,000,000 00	1,708,000 00				
35	Ontario et Québec	Nouveau-Brunswick		70,000 00		70,000 00		13,000 00		13,000 00			13,000 00	91,000 00			63,000 00	
36	Pembroke et Téléscot	Québec		468,000 00				100,000 00					300,000 00	30,000 00				
37	Pontiac et Jonction du Pacifique	Canada		3,623,692 62		3,623,692 62								3,623,692 62			3,523,692 62	
38	Ile du Prince-Edouard	du et Québec		1,314,000 00		216,000 00			450,000 00	100,000 00	230,000 00		1,993,000 00	786,000 00			785,000 00	
39	Québec et Lac Saint-Jean	Québec		681,250 00		681,250 00		168,000 00					6,742,080 00	6,423,340 00				
40	Québec Central	do	2,616,958 00	4,227,000 00		6,843,958 00	2,434,000 00	26,000 00		798,544 62				7,640,800 62				
41	Québec, Montreal, Ottawa et Occidental																	
42	Stanstead, Shefford et Chambly	Nouveau-Brunswick		*880,000 00	*300,000 00	*1,180,000 00			*60,000 00	*60,000 00			2,886,884 84	2,868,884 84			2,698,588 08	Exploité p. le Vermont Central.
43	Saint-Jean et Mal 8												1,763,243 20	1,763,243 20				
44	Saint-Laurent et Ottawa	Nouveau-Brunswick		150,000 00		149,655 00							26,000 00	160,655 00	40,000 00		194,800 00	
45	Saint-Martin et Upham	Québec		444,000 00		316,881 89			523,000 00	626,000 00			2,647,600 00	4,856,391 89				
46	Sud-Est	do		380,000 00		260,280 00		51,000 00		36,000 00			978,000 00	1,264,280 00				
	Lac Champlain et Saint-Laurent	do		197,682 00		197,682 00		26,000 00		26,000 00				2,110,182 00				
	Montreal, Portland et Boston	Nouvelle-Ecosse		144,230 00		144,230 00							366,300 00	610,630 00			358,807 27	
47	Spring-Hill et Parrsboro'	Canada et Ontario		377,938 00		377,938 00		1,003,600 00		985,666 95				5,610,196 97			5,753,263 27	
48	London, Grey et Bruce												975,333 33	1,765,416 14			1,218,390 81	
49	Welland	Québec		32,000 00	160,000 00	32,000 00		16,000 00		15,000 00			200,000 00	207,000 00				
50	Waterloo et Magog	do		228,000 00					85,000 00									
	Vallée du Missisquoi	Nouvelle-Ecosse		679,100 00		679,100 00		150,000 00	100,000 00	250,000 00			2,763,894 00	2,404,894 00				
51	Comtés de l'Ouest	Canada		1,089,674 00		1,089,674 00							3,711,444 00	3,711,444 00	157,710 00		3,869,154 00	
52	Windsor et Annapolis																	
	Embranchement de Windsor																	
	Total		21,259,589 33	118,647,297 05	400,000 00	111,807,069 75	2,434,000 00	9,031,744 37	2,105,600 00	8,055,887 57	18,320 00	3,161,396 63		494,271,264 95				

*Accordé au chemin de fer Européen et Nord-Américain, compris dans le capital-actions lors de l'achat par les propriétaires actuels.

ÉTATS SOMMAIRES.

N° 2.—PARTICULARITÉS

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses en fer.	Lisses en acier.	Longueur des embranchements.	Poids par verge. Lisses en fer.	Lisses en acier.	Nombre de traverses par mille.
							Lbs.	Lbs.	
1	Albert	48 00	.....	48·00	.....	2·25	56	.....	2,240
2	Atlantique et Nord-Ouest	7·00	.....	.....	7·00	.....	.....	56	2,640
3	C. de nav. de la B. de Quinté	3·50	.....	.....	3·50	0·25	.....	50	3,000
4	Atlantique du Canada	80·00	56·00	.....	80·00	6·00	.....	56	2,300
5	Sud du Canada	345·13	.....	99·91	245·22	102·67	60	60	2,800
6	Canadien du Pacifique	1903·75	1486·25	60·00	1843·75	128·00	56 & 58	56 & 60	2,640
7	Carillon et Grenville	13·00	.....	13·00	.....	.....	65	.....	2,200
8	Ontario Central	67·00	37·00	.....	67·00	.....	.....	42 & 56	2,640
9	Embranchem de Chatham	9·00	.....	7·00	2·00	0·07	56	58	2,640
10	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47·00	.....	47·00	.....	.....	56	.....	2,650
11	Credit-Valley	183·50	.....	.....	183·50	31·10	.....	56	2,600
12	Erié et Huron	40·00	83·00	.....	40·00	2·50	.....	54	2,320
13	Frédéricton	22·50	.....	22·00	·50	.....	56	56	2,300
14	Grand-Southern	82·50	.....	.....	82·50	.....	.....	50	2,600
15	Grand-Tronc (division du Gr'd-Tr.) 887·00; Buffalo et lac Huron 162·00; Baie Georgienne et Lac Erié 171·50; Jonction de Montréal et du lac Champlain 27·25; (Div. du Gr.-Occ.) Grand-Occid. 593·97; London et Port-Stanley 23·75; Wellingt'n, Grey et Bruce 168·35; London, Huron et Bruce 68·98; Brantford, Norf'k et Port-Burwell 34·74; Wiland 14·83	2152·19	.....	191·00	1961·19	392·75	65	66	2,640
16	Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe, Oxford et New-Glasgow	.....	90·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	Cie de ch. de f. et des houil. Halifax et Cap-Breton	79·75	.....	.....	79·75	3·00	.....	56	2,112
18	Intercolonial	840·00	.....	2·25	837·75	114·33	.....	56 & 67	2,640
19	International	69·66	.....	.....	69·66	.....	56	.....	2,260
20	Kent-Northern	27·00	.....	27·00	.....	1·00	.....	.....	2,640
21	Kingston et Pembroke	81·00	31·00	.....	81·00	10·00	.....	56	2,640
22	Manitoba et Nord-Ouest	79·00	.....	.....	79·00	5·00	.....	45, 56 & 67	3,000
23	Manitoba et Sud-Ouest	50·70	.....	.....	50·70	4·50	.....	56	.....
24	Vallée du Massawippi	34·00	.....	2·00	32·00	.....	56	50	2,200
25	Midland 139 00; Toronto et Nipissingue 104·55; Grande-Jonction 88·10								
	A reporter	6,265·18	1,783·25	519·16	5,745 52	813·42	.....	.....	.....

de construction, etc.

Attaches des lisses.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non-gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.	Observations.
Éclisses	...	.....	91	.....	.....	.....	1	.....	.....	76	4·8½	1	
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1433	52·80	4·8½	2	
do	...	.....	11	.....	.....	.....	1	.....	400	90	4·8½	3	
do	...	3	51	.....	.....	2	1	.....	2865	40	4·8½	4	
Éclisses à écrous, 4 boulons et rondel.	...	.....	258	8	19	8	9	4	1432	75	4 8½	5	
Éclisses et fers angulaire	1	7	380	7	21·6	1	6	10	1092	87	4·8½	6	
Éclisses et coussinets	...	1	7	1	16	.....	.....	.....	1910	100	5·6	7	
do et boulons .	...	.....	.....	.....	.....	4	2	...	.....	60	4·8½	8	
do et manchons	...	.....	5	.....	.....	.....	1	.....	5280	14	4·8½	9	
do et coussinets	...	1	31	.....	.....	1	2	.....	573	96	5·6½	10	
do	4	3	194	4	21	9	2	2	955	70	4·8½	11	
do	...	.....	42	.....	.....	2	2	.....	1901	44	4·8½	12	
do	...	.....	11	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	4 8½	13	
do	...	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	717	80	4·8½	14	
do	5	62	1757	197	15 6 à 28·4	56	63	31	1495	81	4·8½	15	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4·8½	16	
do	...	.....	62	9	.....	.....	1	.....	.....	79·75	4·8½	17	
do angulaires et manchons..	1	8	2172	28	12½ à 35	1	15	11	694	65	4·8½	18	
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	4·8½	19	
do et coussinets	...	.....	6	.....	.....	1	1	.....	1433	60	4 8½	20	
do	...	2	43	1	17	2	2	.....	955	79	4 8½	21	
do	...	.....	64	.....	.....	.....	1	.....	955	77	4 8½	22	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4·8½	23	
Éclisses	...	.....	20	1	19	.....	.....	.....	442	72	4 8½	24	
	11	87	5205	256	.....	91	114	58	.....	.....	.....		

No. 2.—Particularités de

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complétée. (Lisses posées.)	En voie de construction.	Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Longueur des embranchements.	Poids par verge. Lisses de fer.	Lisses d'acier.	Nombre de traverses par mille.
							Lbs.	Lbs.	
	Report	6,265·18	1,783·25	519·16	5,745 52	803·42	.....	.....	.....
	Whitby et Haliburton..... 99·84 Toronto et Ottawa..... 30·32 Tramway de Medonté. 8 59	470·43	.....	179 92	290·51	66 38	56	56	2,640
26	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	.....	.....	23 60	2·00	.....	60	2,600
27	Montréal et Sorel	46·00	.....	.....	46·00	2·00	.....	56	.....
28	Napanee, Tamworth et Québec	.....	28·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29	Jonction de Napierville et des Carrières	2·50	.....	2·50	.....	.....	56	.....	2,500
30	Nouv.-Brunswick.. 174·00 N.-Brunswick et Canada. ..... 127·00	301·00	.....	84·00	217·00	23·00	45 & 56	56	2,113
31	Rive Nord	209·00	.....	30·75	178·25	26·25	56	56	2,640
32	Nord et Nord-Ouest	386·04	.....	152·50	233·54	74·74	56	56	.....
33	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique	.....	75·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
34	Ontario et Québec	.....	199·33	.....	.....	.....	.....	.....	.....
35	Petitcodiac et Elgin	14·00	.....	14·00	.....	0·33	56	.....	2,240
36	Pontiac et jonc. du Pacifiq.	4·00	23·00	4·00	.....	.....	.....	.....	.....
37	Ile du Prince-Edouard	198·50	.....	167·75	30 75	14·25	40	50	2,640
38	Québec et Lac Saint-Jean	42 00	133·00	.....	42·00	2·00	.....	56	2,640
39	Québec Central	156·00	45·00	87·00	69·00	10·00	56	56	2,640
40	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	37 00	6·00	5·50	60	60	2,400
41	Saint-Jean et Maine	92·00	.....	65·00	27·00	.....	56	56 & 57½	.....
42	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	.....	12·00	47·00	9·00	56	56 & 57½	2,640
43	Saint-Martin et Upham	29·12	.....	29·12	.....	.....	56	.....	2,240
44	Sud-Est ..... 152·00 Lac Champlain et Saint-Laurent.. 63·00 Montréal, Portland et Boston. 45·00	260·00	12·00	144·50	115·50	27 00	57¼	60	2,910
45	Cie houillère de Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	.....	27·00	5·00	1·25	.....	.....	.....
46	Toronto, Grey et Bruce	191·50	.....	5·00	186·50	15·50	.....	60	2,464
47	Welland	25·00	.....	.....	25 00	5·20	.....	61	2,650
48	Waterloo et Magog 23·00 Vall. de Missisquoi 10·10	33·10	.....	33·10	.....	4·00	.....	56	2,400
49	Comtés de l'Ouest	67·00	.....	67·00	.....	4·00	56	.....	2,600
50	Windsor et Annapolis..... 84·00 Em. de Windsor. 32·00	116·00	.....	64·00	52·00	4·50	50 & 67	56	2,640
	Total	9,065·97	2,299·08	1,725·30	7,310 67	1,099·80	.....	.....	.....

construction, etc.—*Fin.*

Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon maximum des courbes.	Maximum de la rampe au mille.	Longueur de la voie.	Numéro.	Observations.
.....	11	87	5,205	256	.....	91	114	58	.....	.....	.....	...	
Éclisses	2	2	562	9	21	8	7	11	600	106	4·8½	25	
do	...	.....	51	1	17½	.....	2	.....	.....	52	4·8½	26	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4·8½	27	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 8½	28	
Coussinets	...	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	13	4·8½	29	
Éclisses	...	.....	125	2	18	2	3	5	540	80	4·8½	30	
do	...	2	134	1	19	12	2	3	800	64	4·8½	31	
do et boulons..	3	5	300	16	.....	9	11	.....	1433	74	4·8½	32	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	
Coussinets.	...	.....	9	.....	.....	.....	1	.....	1000	80	4·8½	35	
Éclisses	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4·8½	36	
do	...	.....	955	2	17¼	.....	.....	.....	396	75	3·6	37	
do	...	.....	17	2	15	.....	1	.....	574	132	4·8½	38	
do	...	.....	26	.....	.....	1	4	1	882	76	4·8½	39	
do et coussinets en fer forgé	...	.....	42	.....	.....	3	4	.....	.....	60	4·8½	40	
.....	...	.....	21	2	16	3	3	1	.....	.....	4·8½	41	
Éclisses et manchons en acier	1	1	66	8	18	1	2	2	1146	52·80	4·8½	42	
Manchons, éclisses et coussinets.....	...	.....	22	.....	.....	.....	.....	1	717	129½	4·8½	43	
Éclisses.	...	1	212	1	20½	7	9	5	637	80	4·8½	44	
Coussinets	...	.....	12	.....	.....	.....	1	.....	900	60	4·8½	45	
Éclisses et boulons.	1	3	.....	7	17 & 22	6	6	2	500	100	4 8½	46	
do coussinets	2	.....	30	3	17	3	4	.....	1930	84	4·8½	47	
do do ...	...	1	.....	.....	.....	1	2	1	15°	90	4·8½	48	
do	...	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	600	84	4·8½	49	
do	...	.....	69	1	32	.....	1	.....	665	75½	4·8½	50	
	20	103	7,858	311	.....	147	178	91	.....	.....	.....		

N° 3.—PARTICULARITÉS

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Terminé.	Longueur de la ligne. En voie de construction.	Nombre de locomotives. En propriété.	Nombre de locomotives. Louées.	Nombre de voitures de 1ère classe. En propriété.	Nombre de voitures de 1ère classe. Louées.
1	Albert	48·00	.....	3	.....	3	.....
2	Atlantique et Nord-Ouest	7·00	.....	.....	.....	.....	.....
3	Cie de ch. de fer et de navigation de la baie de Quinté.	3·50	.....	1	.....	1	.....
4	Atlantique du Canada	80·00	56·00	5	4	1	2
5	Sud du Canada	345·13	.....	120	.....	26	.....
6	Canadien du Pacifique	1,903·75	1,486·25	186	.....	90	.....
7	Carillon et Grenville	13·00	.....	3	.....	3	.....
8	Ontario Central	67·00	37·00	6	.....	2	.....
9	Embranchement de Chatham	9·00	.....	2	.....	1	.....
10	Cobourg, Peterborough et Marmora	47·00	.....	5	.....	3	.....
11	Credit-Valley	183·50	.....	17	.....	10	.....
12	Erié et Huron	40·00	83·00	.....	.....	.....	.....
13	Frédéricton	22 50	.....	2	3	.....	.....
14	Grand Sud	82·50	.....	5	.....	.....	.....
15	Grand-Tronc (division du Grand-Tronc) ..... 887·00						
	Buffalo et lac Huron ..... 162·00						
	Baie Georgienne et lac Érié ..... 171·00						
	Jonction de Montréal et Champlain ..... 27·25						
	(Division du Grand-Occidental)—						
	Grand-Occidendal ..... 593·97	2,152·19	.....	592	.....	285	.....
	London et Port-Stanley ..... 23·75						
	Wellington, Grey et Bruce ..... 168·35						
	London, Huron et Bruce ..... 69·00						
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·74						
	Welland ..... 14·83						
16	Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe (Oxford et New-Glasgow)	.....	90·00	.....	.....	.....	.....
17	Cie de ch. de fer et des houill. d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	.....	9	.....	6	.....
18	Intercolonial	840·00	.....	138	.....	52	.....
19	International	69·66	.....	3	.....	2	.....
20	Kent Northern	27·00	.....	2	.....	1	.....
21	Kingston et Pembroke	81·00	31·00	9	.....	5	.....
22	Manitoba et Nord-Ouest	79·00	.....	2	.....	2	.....
23	Colonisation du Manitoba et du Sud-Ouest	50·70	.....	.....	.....	.....	.....
24	Vallée du Massawippi	34·00	.....	.....	.....	.....	.....
25	Midland ..... 139·00						
	Toronto et Nipissingue ..... 104·55						
	Grande Jonction ..... 88·10	470·43	.....	36	16	29	3
	Whitby et Haliburton 99 84						
	Toronto et Ottawa ..... 30·32						
	Tramway de Medonté ..... 8·59						
26	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	.....	.....	.....	.....	.....
27	Montréal et Sorel	46·00	.....	.....	.....	.....	.....
28	Napanee, Tamworth et Québec	.....	28·50	.....	.....	.....	.....
29	Jonction des carrières de Napierville	2·50	.....	.....	.....	.....	.....
30	Nouveau-Brunswick ..... 174·00	301 00	.....	10	.....	9	.....
	Nouveau-Brunswick et Canada ..... 127·00						
31	Rive Nord	209·00	.....	21	.....	15	.....
32	Nord et Nord-Ouest	386·04	.....	46	.....	24	6
33	Nouvelle-Écosse, Nictaux et Atlantique	.....	75 00	.....	.....	.....	.....
34	Ontario et Québec	.....	199·33	.....	.....	.....	.....
35	Petitcodiac et Elgin	14·00	.....	1	.....	.....	.....
36	Pontiac et Jonction du Pacifique	4·00	23·00	.....	.....	.....	.....
	A reporter	7,721·25	2,109·08	1,234	23	570	11

de matériel roulant.

Nombre de voitures de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, poste et messageries.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons-plateformes.		Nombre de wagons à bascule.			
En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	Observations.
.....	.....	1	.....	10	.....	21	.....	.....	.....	1	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	Pas exploité.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4	Exploité par entrepreneur.
16	.....	20	.....	2,061	546	221	.....	.....	.....	5	
28	.....	44	.....	1,602	.....	*3,579	.....	.....	.....	6	*Y compris wagons pour la houille.
3	.....	4	.....	.....	.....	4	.....	.....	.....	7	
3	.....	1	.....	13	.....	53	.....	.....	.....	8	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	
.....	.....	1	.....	1	.....	50	.....	†200	.....	10	†Huile.
16	.....	5	.....	304	.....	218	.....	.....	.....	11	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	Pas en exploitation.
2	.....	.....	.....	5	.....	11	.....	.....	.....	13	
4	.....	2	.....	8	.....	42	.....	.....	.....	14	
176	.....	121	.....	12,556	.....	3,601	.....	.....	.....	15	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	
4	.....	6	.....	33	.....	70	.....	150	.....	17	
51	.....	35	.....	1,550	.....	1,371	.....	1,378	.....	18	
.....	.....	2	.....	2	.....	28	.....	.....	.....	19	
1	.....	1	.....	.....	.....	14	.....	.....	.....	20	
.....	.....	4	.....	15	.....	180	.....	.....	.....	21	
2	.....	1	.....	57	.....	45	.....	.....	.....	22	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	Equipement appartient à l'entrepreneur.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24	Exploité par la Cie de chemin de fer Connecticut et Passumpsic.
4	9	28	2	297	154	746	185	.....	.....	25	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	Ex. par la Cie de ch. de f. Central Vermont
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	Pas de renseignements.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	28	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29	Exploité pour carrière seulement.
13	.....	2	.....	142	.....	269	.....	.....	.....	30	
15	.....	10	.....	264	.....	260	.....	.....	.....	31	
7	.....	25	.....	428	22	700	.....	3	44	32	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33	En mains de l'entrepreneur.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	
347	9	313	2	19,348	722	11,543	185	1,731	44		

N° 3.—Particularités du

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.		Nombre de locomotives.		Nombre de voitures de 1re classe.	
		Complétés.	En voie de construction.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.
	Report	7,721·75	2,109·08	1,234	23	570	11
37	Ile du Prince-Edouard	198·50	.....	20	.....	14	.....
38	Québec et Lac Saint-Jean	42·00	133·00	4	.....	2	.....
39	Québec-Central	156·00	45·00	10	.....	6	.....
40	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	.....	.....	.....	.....
41	Saint-Jean et Maine	92·00	.....	8	.....	7	.....
42	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	.....	10	.....	6	.....
43	Saint-Martin et Upham	29·12	.....	1	1	.....	1
44	Sud-Est 152·00 Lac Champlain et Saint-Laurent 63·00 Montréal, Portland et Boston 45·00	260·00	12·00	30	.....	9	15
45	Cie de c. de f. et des houill. de Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	.....	1	.....	1	.....
46	Toronto, Grey et Bruce	191·50	.....	22	.....	16	.....
47	Welland	25·00	.....	4	.....	5	.....
48	Waterloo et Magog 23·00 Vallée de Missisquoi 10·10	33·10	.....	.....	1	.....	1
49	Comtés de l'Ouest	67·00	.....	4	.....	2	.....
50	Windsor et Annapolis 84·00 Embranchement de Windsor 32·00	116·00	.....	10	.....	5	.....
	Total	9,065·97	2,299·08	1,358	25	643	28

matériel roulant—*Suite.*

Nombre de voitures de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, malle-poste, et messagerie.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons-plateformes.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	En propriété.	Loués.	Numéro.	
347	9	313	2	19,348	722	11,543	185	1,731	44		
12	.....	3	.....	175	.....	125	.....	.....	.....	37	
2	.....	2	.....	4	.....	55	.....	.....	.....	38	
6	.....	5	.....	78	.....	172	.....	.....	.....	39	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	Exploité par le Vermont Central.
.....	.....	7	.....	19	.....	90	.....	.....	.....	41	
4	.....	5	.....	97	.....	54	.....	.....	.....	42	
.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	
8	.....	6	4	61	371	248	100	50	.....	44	Aussi 2 wagons-salon.
.....	.....	1	.....	2	.....	6	.....	50	.....	45	
.....	.....	8	.....	174	134	.....	.....	.....	.....	46	
1	.....	6	.....	123	.....	13	.....	.....	.....	47	
.....	.....	.....	2	.....	10	.....	10	.....	.....	48	
2	.....	2	.....	19	.....	58	.....	.....	.....	49	
5	.....	4	.....	62	.....	72	.....	20	.....	50	
387	10	362	8	20,162	1,237	12,436	295	1,581	44		

N° 4.—ETAT SOMMAIRE des opérations de l'année

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total des milles parcourus par les convois.
1	Albert	48·00	710	5,725	29,770	36,205
2	Cie de Navig. de la Baie de Quinté	3.50	3,692	210	2,500	6,402
3	Atlantique du Canada	80·00	65 514	27,044	28,042	120,600
4	Sud du Canada	345·13	825,300	1,600,925	89,152	2,515,377
5	Canadien du Pacifique	1,780·00	936,721	3,384,575	.....	4,321,296
6	Carillon et Grenville	13·00	3,840	.....	2,500	6,340
7	Ontario Central	32·00	10,000	.....	9,400	19,400
8	Embranchement de Chatham	9·00	.....	.....	19,404	19,404
9	Cobourg, Peterborough et Marmora	15·00	.....	.....	8,500	8,500
10	Credit-Valley	183·50	299,627	190,803	.....	490,430
11	Frédéricton	22·50	14,638	.....	29,246	29,246
12	Grand-Southern	82·50	.....	.....	.....	.....
13	Grand-Tronc 887·03 Buffalo et Lac Huron 162·00 Baie Georgienne et L. Erié 171·50 Montréal et J'n de Champ. 27·25 Divi. du Grand-Occidental— Grand-Occidental 593·97 London et Port-Stanley 23·75 Wellington, Grey et Bruce 168·25 London, Huron et Bruce 69·00 Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·75 Welland 14·83	2,152·19	3,650,671	6,714,603	1,946,274	12,311,548
14	Cie de chemin de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	.....	.....	.....	.....
15	Intercolonial	840·00	827,640	2,717,091	790,997	3,615,192
16	International	69·66	.....	.....	.....	.....
17	Kent Northern	27·00	.....	.....	.....	.....
18	Kingston et Pembroke	81 00	.....	.....	.....	126,672
19	Manitoba et Nord-Ouest	79·00	.....	.....	.....	.....
20	Manitoba et Sud-Ouest	50·70	.....	.....	.....	.....
21	Vallée de Massawippi	34·00	75,766	74,693	6,353	156,812
22	Midland 139·00 Toronto et Nipissingue 104·55 Grande-Jonction 88·10 Whitby et Haliburton 99·84 Toronto et Ottawa 30·32 Tramway de Medonté 8·59	470·43	1,235,275	.....	7,177,660	8,412,935
23	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	64,560	114,026	752	179,338
24	Montréal et Sorel	46·00	.....	.....	.....	.....
25	Nouveau-Brunswick 174·00 N.-Brunswick et Canada 127·00	301·00	87,317	13,796	102,557	203,670
26	Rive Nord	209·00	224,800	222,838	52,977	500,615
27	Nord et Nord-Ouest	336·04	433,612	420,295	167,167	1,064,432
28	Petitcodiac et Elgin	14·00	.....	.....	6,048	6,048
29	Ile du Prince-Edouard	198·50	77,225	.....	162,965	248,819
30	Québec et Lac Saint-Jean	36·00	.....	.....	.....	.....
31	Québec Central	146·00	71,663	100,164	17,185	189,012
32	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	41,986	55,650	8,079	105,715
33	Saint-Jean et Maine	92·00	.....	.....	.....	1,254,266
34	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	28,333	18,684	33,395	80,412
35	Saint-Martin et Upham	29·12	.....	.....	13,600	13,600
36	Sud-Est 152·00 Lac Champlain et Saint-Laurent 63 00 Montréal, Portland et Boston 36·00	260·00	291,143	302,017	96,691	688,004
	A reporter	8,341·02	.....	.....	.....	36,724,290

et du nombre de milles parcourus.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs. de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
37,120	12,834	32,948	15	12	1	
6,402	7,003	13,343	10	10	2	
120,600	47,545	43,452	30	15	3	
3,533,803	474,008	2,138,369	35	15	4	
5,344,150	800,419	1,065,272	25	16½	5	
6,640	5,920	2,200	25	20	6	
19,400	33,435	.....	20	.....	7	
19,960	.....	.....	20	.....	8	
8,750	5,022	23,660	15	.....	9	
542,615	283,681	200,708	27¼	10½	10	
45,250	23,583	11,295	23	17	11	
.....	.....	.....	.....	.....	12	Non exploité par la compagnie.
17,189,275	4,563,149	5,522,502	27	12	13	
.....	44,002	18,880	30	18	14	
4,406,189	878,600	970,961	25	15	15	
.....	21,450	30,802	.....	.....	16	
.....	.....	.....	.....	.....	17	Ouvert p. le trafic le 1er nov. '83.
126,672	37,998	105,341	15	15	18	
.....	.....	.....	.....	.....	19	Pas encore exploit. régulièrem.
.....	.....	.....	.....	.....	20	Exploité par les entrepreneurs.
156,812	56,899	90,361	22	10	21	
9,858,853	338,951	514,948	22	15	22	
179,338	102,685	689,321	30	12	23	
.....	.....	.....	.....	.....	24	Pas de renseignements.
214,795	82,452	187,743	20	12	25	
659,471	326,038	183,364	35	15	26	
1,364,342	514,942	596,800	28	18	27	
6,048	1,855	8,765	.....	12	28	
313,760	117,162	51,920	20	13½	29	
.....	41,376	20,090	25	15	30	
200,498	83,625	59,808	25	15	31	
105,715	31,615	36,393	23	12	32	
1,510,053	99,327	57,306	.....	.....	33	
137,475	33,825	57,208	24	14	34	
13,700	6,100	6,075	.....	15	35	
683,774	103,558	190,795	30	15	36	
46,801,510	9,179,159	12,929,630	.....	.....		

N° 4.—TABLEAU sommaire des opérations de l'année

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Milles parcourus.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total des milles parcourus.
	Report	8,341·02	.....	.....	.....	36,724,290
37	Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	.....	.....	.....	.....
38	Toronto, Grey et Bruce	191·50	22 7,037	155,403	.....	382,440
39	Welland	25·00	60,046	4,795	556	65,397
40	Waterloo et Magog 23·00 Vallée de Missisquoi 10·00	33·10	13,238	.....	9,620	22,858
41	Comtés de l'Ouest	67 00	.....	.....	48,502	48,502
42	Windsor et Annapolis 84·00 Embranchement de Windsor. 32·00	116·00	81,073	Compr. dans la col. suiv.	91,532	172,605
	Totaux	8,805·62	.....	.....	.....	37,416,092

et du nombre de milles parcourus—*Fin.*

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Nombre de tonneaux de 2,000 lbs. de fret transporté.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. — Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. — Milles à l'heure.	Numéro	Observations.
46,804,510	9,179,159	12,929,630	.....	.....	...	
.....	8,190	26,747	.....	.....	37	
538,812	169,881	156,331	25	15	38	
67,106	83,525	46,854	20	15	39	
24,041	7,688	12,006	20	14	40	
61,822	29,910	20,070	17	.....	41	
192,237	101,595	74,617	22	14	42	
47,688,528	9,579,948	13,266,255	.....	.....		

N° 5 - ÉTAT SOMMAIRE—

Numéro	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Farine.		Grain.	
			Barils.	Ton'x.	Boiss'x.	Ton'x.
1	Albert	48·00	5,897	589	20,193	344
2	Baie de Quinté et Cie de Navigation	3·50	18,676	1,867	109,533	3,286
3	Atlantique du Canada	80·00	.....	.....	.....	.....
4	Sud du Canada	345·13	.....	155,244	.....	436.859
5	Canadien du Pacifique	1,780.00	213,528	21,100	3,213,085	61,170
6	Carillon et Grenville	13·00	.....	.....	.....	.....
7	Ontario Central	32·00	.....	.....	.....	.....
8	Embranchement de Chatham	9·00	.....	.....	.....	.....
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15·00	.....	.....	57,200	1,430
10	Credit-Valley	183·50	.....	21,940	.....	30,937
11	Frédéricton	22·50	28,125	2,812	3,050	52
12	Grand-Southern	82·50	.....	.....	.....	.....
13	Grand-Tronc ..... 887·00					
	Buffalo et Lac Huron ..... 162·00					
	Baie Georgienne et Lac Erié ..... 171·50					
	Jonction de Montréal et Champlain ..... 27·25					
	Division du Grand-Occidental—					
	Grand-Occidental ..... 593·97	2,152·19	.....	.....	.....	.....
	London et Port-Stanley ..... 23·75					
	Wellington, Grey et Bruce ..... 168·25					
	London, Huron et Bruce ..... 69·00					
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·75					
	Welland ..... 14·83					
14	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	.....	3,232	.....	109
15	Intercolonial	840·00	983,916	98,381	1,195,601	24,212
16	International	66·96	.....	.....	.....	.....
17	Kent Northern	27·00	.....	.....	.....	.....
18	Kingston et Pembroke	81·00	500	50	114,700	2,952
19	Manitoba et Nord-Ouest	79·00	.....	.....	.....	.....
20	Manitoba et Sud-Ouest	50·70	.....	.....	.....	.....
21	Vallée de Massawippi	34·00	.....	.....	.....	.....
22	Midland ..... 139·03					
	Toronto et Nipissingue ..... 104·35					
	Grande-Jonction ..... 88·10	470·43	125,183	12,518	5,773,618	115,470
	Whitby et Haliburton ..... 99·84					
	Toronto et Ottawa ..... 30·32					
	Tramway de Medonté ..... 8·59					
23	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	.....	.....	.....	.....
24	Montréal et Sorel	46·00	.....	.....	.....	.....
25	Nouveau-Brunswick 174					
	Nouveau-Brunswick et Canada 127	301·00	.....	.....	.....	.....
26	Rive Nord	209·00	105,066	10,506	246,903	7,407
27	Nord et Nord-Ouest	386·04	243,964	24,397	4,725,288	141,579
28	Petitcodiac et Elgin	14.00	.....	.....	.....	.....
29	Ile du Prince-Edouard	198·50	34,540	3,456	361,383	6,282
30	Québec et lac Saint-Jean	36·00	.....	.....	.....	.....
31	Québec-Central	146·00	45,168	4,517	31,576	789
32	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	.....	.....	.....
33	Saint-Jean et Maine	92·00	.....	.....	.....	.....
34	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	.....	1,670	.....	9,747
35	Saint-Martin et Upham	29·12	500	50	35	1
36	Sud-Est 152					
	Lac Champlain et Jonction du Saint-Laurent 63	260·00	224,970	22,497	.....	23,753
	Montréal, Portland et Boston 45					
37	Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	1,500	150	.....	.....
38	Toronto, Grey et Bruce	191·50	84,279	8,374	1,153,753	31,826
39	Welland	25·00	50,460	5,046	198,640	5,762
40	Waterloo et Magog ..... 23·00	33·10	2,222	222	21,182	370
	Vallée de Missisquoi ..... 10·10					42
41	Comtés de l'Ouest	67·00	7,290	729	2,412	
42	Windsor et Annapolis ..... 84·00	116·00	.....	4,822	.....	.....
	Embranchement de Windsor ..... 32·00					

Fret transporté.

Bestiaux.		Bois de toutes sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Produits fabriqués.	Tous autres articles.	Poids total du fret transporté.	Numéro.	Observations.
Nombre.	Tonneaux.	Pieds.	Tonneaux.	Cordes.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.		
1,266	502	11,220,800	14,026	1,273	1,955	984	14,547	32,948	1	
12	10	1,304,000	2,608	.....	.....	751	.....	8,342	2	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43,452	3	Pas de détails.
.....	74,679	.....	.....	.....	267,203	149,135	1,055,239	2,138,359	4	
79,295	27,516	266,744,097	371,870	61,736	93,209	229,491	260,916	1,065,272	5	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,200	6	Pas de détails.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7	Pas de renseignements.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	
.....	.....	12,365,000	18,540	320	640	.....	35	20,645	9	
.....	9,564	.....	22,014	.....	10,687	3,953	101,613	200,708	10	
160	110	100,000	120	1,287	1,287	6,913	.....	11,295	11	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	Pas encore exploité par la Cie.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5,522,502	13	Pas de détails.
.....	1,299	.....	4,646	.....	.....	545	9,049	18 880	14	
68,338	12,958	104,633,417	130,792	6,496	12,992	278,842	412,774	970,951	15	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16	Pas de renseign.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	Ouvert au trafic, le 1er nov. 1883.
320	168	31,930,000	41,509	6,832	11,712	18,896	30,054	105,341	18	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	19	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	20	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	90,361	21	Pas de détails.
11,984	7,790	142,142,000	177,680	18,780	26,830	43,665	130,995	514,948	22	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	689,321	23	Pas de détails.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24	Pas de renseign.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	do
9,545	4,772½	13,827,750	24,198½	9,626	28,504	31,921½	66,054	183,363½	26	
32,952	16,476	167,934,864	218,918	19,746	32,585	101,506	61,339	596,800	27	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,765	28	Pas de détails.
4,245	1,012	2,817,287	7,772	3,159	5,969	27,429	*	51,920	29	* Compris dans le dernier item.
.....	.....	2,830,000	5,506	.....	8,800	.....	5,784	20,090	30	
4,471	1,040	20,853,000	29,798	.....	.....	2,534	21,130	59,808	31	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36,393	32	Pas de détails.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	57,306	33	do
.....	354	.....	19,315	.....	.....	13,673	12,449	57,208	34	
4	2	.....	5,802	50	55	5	160	6,075	35	
.....	4,218	.....	26,913	.....	.....	.....	113,414	190,795	36	
.....	.....	8,360,000	10,450	.....	.....	.....	16,147	26,747	37	
26,863	7,756	.....	16,034	21,484	40,406	26,400	26,075	156,331	38	
40	24	.....	7,416	.....	.....	5,996	22,610	46,854	39	
2	¼	2,727,000	3,353	1,160	1,160	1,140	5,761	12,006¼	40	
283	130	8,947,700	11,180	2,595	3,892	1,187	2,910	20,070	41	
12,217	2,325	13,492,410	16,894	1,575	2,266	13,847	34,460	74,617	42	

N° 6.—ETAT SOMMAIRE des recettes.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malle-poste et fret par messageries.	Autres sources.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	48·00	7,003 98	15,762 21	1,126 80	416 00	24,308 99	
2	Baie de Quinté et Compagnie de Navigation	3·50	1,479 04	5,087 76	794 33	45 05	7,406 18	
3	Atlantique du Canada	80·00	54,765 59	51,318 96	3,471 61	.....	109,556 16	
4	Sud du Canada	315·13	810,010 75	2,715,336 42	61,612 71	2,165 45	3,589,125 33	
5	Canadien du Pacifique	1,780·00	1,229,904 27	3,112,931 97	95,012 59	53,592 95	4,491,351 78	
6	Carillon et Grenville	13·00	3,956 95	2,193 60	.....	72 65	6,223 20	
7	Ontario Central	32·00	15,741 38	8,607 31	960 64	.....	25,309 33	
8	Embranchement de Chatham	9·00	1,508 55	7,517 21	1,379 84	1,000 00	11,405 60	
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15·00	1,893 10	13,940 61	.....	.....	15,833 71	
10	Credit-Valley	183·50	180,703 01	245,127 19	19,019 50	4,700 00	449,549 70	
11	Frédéricton	22·50	13,446 32	9,071 95	2,070 20	.....	24,588 47	
12	Grand-Southern	82·50	.....	.....	.....	.....	.....	Pas encore exploité par la compagnie.
13	Grand-Tronc 887·00 Buffalo et Lac Huron 162·00 Baie Georgienne et Lac Erié 171·50 Montréal et Jonction de Champlain 27·25 Division du Grand-Occidental :— Grand-Occidental 593·97 London et Port-Stanley 23·75 Wellington, Grey et Bruce 168·25 London, Huron et Bruce 69·00 Brantford, Norfolk et Port-Burwell 34·75 Welland 14·83	2,152·19	5,286,504 31	10,113,471 05	523,242 54	78,320 08	16,001,537 98	
14	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	39,235 54	25,083 28	10,266 82	.....	74,585 64	
15	Intercolonial	840·00	741,992 72	1,487,601 98	131,942 62	9,383 78	2,370,921 10	
16	International	69·66	18,032 30	39,878 25	2,591 64	.....	60,502 19	
17	Kent Northern	27·00	.....	.....	.....	.....	.....	Ouvert pour le trafic le 1er novembre 1883.
18	Kingston et Pembroke	81·00	26,477 95	84,959 56	4,054 88	15,133 75	130,626 14	
19	Manitoba et Nord-Ouest	79·00	.....	.....	.....	.....	.....	Pas encore exploité régulièrement.

20	Manitoba et Sud-Ouest	50·00	.....	.....	.....	.....	.....	do do
21	Vallée de Massawippi	34·00	77,485 01	119,726 82	7,630 81	2,808 58	207,651 22	
22	Midland ..... 139·03 Toronto et Nipissingue ..... 104·55 Grande Jonction ..... 88·10 Whitby et Haliburton ..... 19·84 Toronto et Ottawa ..... 30·32 Tramway de Medonté ..... 8·19	470·43	351,737 07	690,618 16	39,805 66	10,740 98	1,092,931 87	
23	Montréal et Jonction du Vermont	23·60	58,423 22	160,174 88	5,500 00	.....	224,093 10	
24	Montréal et Sorel	46 00	.....	.....	.....	.....	13,404 65	Pas de renseignem.
25	Nouveau-Brunswick ..... 174·00 Nouveau-Brunswick et Canada. 127·00	301·00	104,122 90	301,833 69	8,361 25	29,704 25	444,022 09	
26	Rive Nord	209·00	321,480 54	211,332 22	12,881 43	16,623 49	562,317 68	
27	Nord et Nord-Ouest	386 04	422,837 36	883,790 48	79,525 94	.....	1,386,153 78	
28	Petitcodiac et Elgin	14·00	356 55	4,639 27	352 00	.....	5,367 82	
29	Ile du Prince-Edouard	198·50	63,319 55	71,038 55	11,376 00	436 32	146,170 42	
30	Québec et Lac Saint-Jean	36·00	11,869 52	15,927 79	938 16	1,930 47	30,665 94	
31	Québec Central	146·00	60,402 71	81,653 54	8,356 40	3,388 54	153,801 49	
32	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	19,426 49	35,122 50	3,150 10	.....	57,699 09	
33	Saint-Jean et Maine	92·00	90,826 39	56,740 91	16,182 91	.....	163,750 21	
34	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	29,502 59	51,971 31	4,255 12	5,557 99	91,287 01	
35	Saint-Martin et Upham	29·12	4,545 31	4,175 90	.....	.....	8,721 21	
36	Sud-Est ..... 152·0 Lac Champlain et Saint-Laurent ..... 63·00 Montréal, Portland et Boston ..... 45·00	260·00	185,749 38	263,221 76	12,415 16	15,898 31	476,284 61	
37	Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	4,235 87	15,970 93	801 28	.....	21,008 08	
38	Toronto, Grey et Bruce	191·50	149,748 60	249,702 03	21,805 01	.....	421,255 64	
39	Welland	25·00	23,292 61	21,465 77	2,438 30	8,760 00	55,956 68	
40	Waterloo et Magog ..... 23·00 Vallée de Missisquoi ..... 10·10	33·10	3,813 42	7,677 57	1,151 21	.....	12,642 20	
41	Comtés de l'Ouest	67·00	28,537 19	18,143 17	3,860 64	325 43	50,866 43	
42	Windsor et Annapolis ..... 84·00 Jonction de Windsor ..... 32·00	116·00	93,751 63	118,342 06	10,095 10	509 49	222,698 28	
		8,805·62	10,538,119 67	21,320,203 62	1,108,429 20	261,423 86	33,244,536 00	

N° 7.—ETAT SOMMAIRE des frais d'exploitation.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Entretien de la voie et des bâtiments, etc.	Service et réparations des locomotives.	Service et réparations des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	48·00	7,419 80	8,299 32	2,102 42	5,266 33	23,087 87	
2	Baie de Quinté et Cie de navigation	3·50	450 00	3,365 40	.....	3,712 18	7,527 58	
3	Atlantique du Canada	80·00	.....	.....	.....	.....	.....	Exploité par les entrepr.
4	Sud du Canada	345·13	274,667 68	514,427 30	231,560 19	1,288,056 71	2,303,711 88	
5	Canadien du Pacifique	1780·00	590,937 15	1,693,745 20	258,309 58	1,410,476 08	3,953,468 01	
6	Carillon et Grenville	13·00	.....	.....	.....	.....	6,094 67	Pas de renseignements.
7	Ontario Central	32·00	6,099 11	7,131 77	1,140 31	5,418 73	19,759 90	
8	Embranchement de Chatham	9·00	.....	.....	.....	.....	.....	
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15·00	2,410 00	6,692 00	530 00	6,350 00	15,982 00	
10	Credit-Valley	183.40	59,464 72	114,229 29	19,134 49	151,193 84	344,021 34	
11	Frédéricton	22·50	7,353 69	8,150 26	650 50	4,179 65	20,334 10	
12	Grand-Southern	82 50	.....	.....	.....	.....	.....	
13	Grand-Tronc ..... 887·00 Buffalo et Lac Huron ..... 102·00 Baie Georgienne et Lac Erié ..... 171·50 Montréal et J'on de Champlain. 27·25 Division du Grand-Occidental— Grand-Occidental ..... 593·97 London et Port-Stanley ..... 23.75 Wellington, Grey et Bruce ..... 168.25 London, Huron et Bruce ..... 69·00 Brantford, Norfolk et Port-Burwell ..... 34·75 Welland ..... 14·83	2152·19	2,218,158 40	3,703,963 27	1,149,704 63	3,981,854 92	11,052,784 22	
14	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	22,571 02	21,583 85	6,972 28	32,651 24	83,778 39	
15	Intercolonial	840·00	580,036 14	767,062 65	254,251 19	759,023 29	2,360,373 27	
16	International	69.66	14,616 72	11,399 56	.....	17,141 00	43,157 28	
17	Kent Northern	27.00	.....	.....	.....	.....	.....	Ouvert le 1er nov. 1883
19	Kingston et Pembroke	81·00	39,130 48	46,755 56	9,451 77	19,729 74	115,067 55	
19	Manitoba et Nord-Ouest	79·00	.....	.....	.....	.....	.....	Pas encore expl. regulièr
20	Manitoba et Sud-Ouest	50·70	.....	.....	.....	.....	.....	do
21	Vallée de Massawippi	34·00	52,266 28	53,123 38	*	48,330 81	153,720 47	* Comp. plus haut.

22	Midland ..... 139·03							
	Toronto et Nipissingue ..... 104·55							
	Grande Jonction ..... 88·10	470·43	625 00	244,745 11	47,872 84	248,287 97	730,530 92	
	Whitby et Haliburton 99.84							
	Toronto et Ottawa ..... 30·32							
	Medont Tramway ..... 8·59							
23	Montréal et Junction du Vermont.	23·60	13,297 10	47,611 99	27,873 99	29,423 52	118,206 60	
24	Montréal et Sorel	46·00	.....	.....	.....	.....	20,714 92	Pas de détails.
25	Nouveau-Brunswick ..... 174·00	301·00	84,066 50	84,614 77	21,855 60	77,734 19	268,271 06	
	Nouveau-Brunswick et Canada. 127·00							
26	Rive Nord	209·00	79,592 40	135,445 55	28,548 96	153,251 27	396,838 18	
27	Nord et Nord-Ouest	386·04	217,070 70	228,190 89	43,895 90	379,901 94	869,059 43	
28	Peticodiac et Elgin	14·00	1,266 37	2,536 53	.....	1,462 34	5,265 24	
29	Ile du Prince-Edouard	199·50	86,247 19	86,509 95	19,048 55	76,022 92	267,878 61	
30	Québec et lac Saint-Jean	36·00	6,608 86	10,975 63	*	6,719 13	24,303 62	* Compris dans le précédent.
31	Québec-Central	146·00	53,153 67	29,999 65	10,236 36	30,163 13	123,552 81	
32	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	29,405 23	21,913 62	7,506 89	18,214 28	77,040 02	
33	Saint-Jean et Maine	92·00	24,350 93	43,550 47	33,256 25	32,868 56	134,126 21	
34	Saint-Laurent et Ottawa	59·00	25,558 10	36,716 99	3,736 94	26,101 47	92,113 50	
35	Saint-Martin et Upham	29·12	3,624 32	3,227 28	85 00	1,837 85	8,784 45	
36	Sud-Est ..... 152·00	260·00	81,253 57	112,849 74	31,766 57	193,295 24	419,165 12	
	Lac Champlain et Saint-Laurent 63·00							
	Montréal, Portland et Boston .... 45·00							
37	Spring-Hill et Parrsboro'	32·00	12,469 52	3,911 22	2,450 21	5,524 73	24,355 68	
38	Toronto, Grey et Bruce	191·50	74,809 64	112,414 44	13,539 74	120,434 99	321,198 81	
39	Welland	25·00	6,502 20	16,298 97	7,349 63	21,539 27	51,690 06	
40	Waterloo et Magog 23 00	23·10	7,659 83	4,612 64	1,674 88	2,663 88	16,611 23	
	Vallée de Missisquoi ..... 10·10							
41	Comtés de l'Ouest	67·00	21,957 57	10.441 54	2,336 77	12,651 02	47,386 90	
42	Windsor et Annapolis ..... 84·00	116·00	73,814 90	34,259 60	11,221 82	46,409 46	165,705 78	
	Embranchement de Windsor ..... 32·00							
		8805·62	4,967,924 79	8,230,877 39	2,248,164 25	9,217,890 68	24,691,667 68	

N° 8.—ETAT SOMMAIRE.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés, ou autres.	Tombés des wag. ou de la locomotive. Tués.	Tombés des wag. ou de la locomotive. Blessés.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Tués.	Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv. Blessés.	A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois. Tués.	A l'ouvrage ou sur la voie, formation des convois. Blessés.	Sorts. les bras ou la tête par la fenêtre. Tués.	Sorts. les bras ou la tête par la fenêtre. Blessés.
1	Albert	48·00									
2	Cie de navig de la Baie de Quinté.	3·50									
3	Atlantique du Canada	80·00	Voyageurs								
			Employés								
4	Sud du Canada	345·13	Voyageurs		1		1				
			Employés	3	6		1		2		
			Autres		1						
5	Canadien du Pacifique	1,780·00	Voyageurs				2				
			Employés		6			2	1		
			Autres			1	1				
6	Carillon et Grenville	13·00									
7	Ontario Central	32·00	Autres								
8	Embranchement de Chatham	9·00	Autres								
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	15·00									
10	Credit-Valley	183·50	Voyageurs				1				
			Employés								
			Autres								
11	Frédéricton	22·50									
12	Grand-Southern	82·50									
13	Grand-Tronc et lignes affermées Division du Grand Occidental	2,152·19	Voyageurs		2	1	4				
			Employés	8	32	2	19	3			
			Autres	3	5	3	2				
14	Cie de ch. de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton	79·75	Employés		1						
15	Intercolonial	840·00	Voyageurs	1			1				
			Employés	5	9	2	4				
			Autres								
16	International	69·66									
17	Kent Northern	27·00									
18	Kingston et Pembroke	81·00									
19	Manitoba et Sud-Ouest	79·00									
20	Manitoba et Nord-Ouest	79·00									
21	Vallée de Massawippi	34·00									
22	Midland et lignes fusionnées	470·40	Employés		1						
			Autres								
23	Montréal et Jonction du Vermont	23·60									
24	Montréal et Sorel	46·00									
25	Nouveau-Brunswick Nouv.-Brunswick et Canada	301·00	Employés					2	1		
			Autres								
26	Nord et Nord-Ouest	386·04	Voyageurs	1	1						
			Employés		3			1	1		
			Autres								
27	Rive Nord	209·00	Voyageurs			1					
			Employés	2				2			
28	Petitcodiac et Elgin	14·00									
29	Ile du Prince-Edouard	195·80	Voyageurs								
			Autres								
30	Québec et Lac Saint-Jean	36·00	Voyageurs			1					
			Employés					1			
31	Québec Central	146·00	Employés								
			Autres								
32	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00									
33	Saint-Jean et Maine	92·00	Employés	1				1			
34	Saint-Laurent et Ottawa	59·00									
35	Saint-Martin et Upham	29·12									
36	Sud-Est et lignes affermées	260·00	Employés		5		2		1		
			Autres				1				
	A reporter			24	73	11	39	12	6		

DES ACIDENTS.

Attelant les wagons.		Collisions, ou convois jetés hors de la voie.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.			Observations.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Numéro.	
														1	
														2	
			1										1		
		1	3									1	3	3	
			10							1		1	12		
1	11		1		2			3	1		8	7	32	4	
			2	3	5							3	8		
			2										4		
1	15	1	3		1					1	8	5	34	5	
				2						4		7	1		
														6	
				1								1		7	
				1								1		8	
														9	
													1		
					1								1	10	
				1								1			
														11	
														12	
			8		1						1	1	16		
1	161	2	12	2	3		1	2	2		55	20	285	13	
				50	19							56	26		
											2		3	14	
					1						1	1	3		
2	48	4	1	3	2						7	16	71	15	
				8	2					1		9	2		
														16	
														17	Ouvert au trafic, 1er nov. 1883.
														18	
														19	
														20	
														21	
	5												6	22	
				2									2		
														23	
														24	
												2	1	25	
				3								3			
												1	1		
	5		1	1	1				1		1	2	13	26	
				3	2					3	2	6	4		
				2								3			
				1								5		27	
														28	
			5										5	29	
					1								1		
												1			
												1		30	
		1										1			
										1		1		31	
														32	
												2		33	
														34	
														35	
			3										11	36	
				1	1							1	2		
5	245	9	52	84	42		1	5	4	11	85	161	547		

10 *a*—3½

N° 8.—SOMMAIRE

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Passagers, employés ou autres.	Tombés des wag. ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la locomot. en mouv.		A l'ouvrage ou près de la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
	Report	.....	.....	24	73	11	39	12	6	.....	.....
37	Spring Hill et Parssboro'	32·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
38	Toronto, Grey et Bruce	191·50	Employés	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....
			Autres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
39	Welland	25·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
40	Waterloo et Magog	33·10	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41	Comtés de l'Ouest	67·00	Autres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
42	Windsor et Annapolis Embranchement de Windsor.	116·00	Passagers	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....
			Employés	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Total	8,805·59	.....	24	74	12	39	12	6	.....	.....

DES ACCIDENTS—*Fin.*

Attelant des wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts		Autres circonstances.		Totaux.		Numéro.	Observations.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.		
5	245	9	52	84	42	.....	1	5	4	11	85	161	547	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	37	
.....	1	.....	.....	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	2	38	
.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	
.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	41	
.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	1	42	
.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	
5	246	9	52	91	43	.....	1	5	4	11	85	169	550	.....	

N° 9.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
Nouvelle-Écosse.					
Intercolonial	10·00	4·8½	2	88	
Houillères de la N.-Écosse	6·75	5·6	2	78	
Vale Coal and Iron Co.	6·00	4·8½	2	.....	Wagons fournis par l'Intercolonial.
Houillères d'Acadie	3·00	4·8½	2	2	Arrangements avec l'Intercolonial, le Grand-Tronc et wagons W. et A.
Spring Hill	5·00	4·8½	3	.....	
Cie d'acier du Canada	14·25	4·8½ & 3	5	72	Wagons fournis par l'Intercolonial au chemin de fer Spring-Hill et Parrsboro'.
Mines d'Albion	5·50	4·8½	3	300	
	50·50		19	540	
					Largeur. Milles. 5 p. 6 pcs. 6·75; 4 " 8½ " 40·75; 3 " 0 3·00; Total..... 50·50
Cap-Breton.					
New-Campbellton	5·00	4·8½	1	44	
Baie Glacée	·52	4·8½	1	235	
Sydney	4·80	4·8½	2	165	
Sydney et Louisburg	41·00	3·0	3	200	
Gowrie	1·50	3·6	2	103	
International	13·00	4·8½	3	173	Aussi un wagon à voyageurs.
Lingan	1·00	3·6	1	50	
Victoria	3·75	4·8½	1	40	1¼ mille en voie de construction.
Caledonia	2·25	4·8½	1	70	
	72·82		15	1,080	
					Largeur. Milles. 4 p. 8½ pcs. 29·32; 3 " 6 " 2·50; 3 " 0 41·00; Total..... 72·82

N° 10—État indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
Gouvernement fédéral.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Canada Central			1,440,600 00			
Canadien du Pacifique			53,156,528 00			
Grand-Tronc	15,142,633 43					
Grande ligne directe entre l'Amérique et l'Europe			460,000 00			
Intercolonial			41,176,654 19			
Ile du Prince-Edouard			3,523,692 62			
Québec et lac Saint-Jean			464,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			2,656 00			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		15,142,633 33		101,313,804 81		
Gouvernement d'Ontario.						
Atlantique du Canada			270,000 00			
Canada Sud			147,858 65			
Ontario Central			126,500 00			
Cobourg, Peterboro' et Marmora			44,740 00			
Credit Valley			457,500 00			
Erié et Huron			80,000 00			
Grande Jonction			182,500 00			
Baie Georgienne et Lac Erié			336,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,020 00			
Kingston et Pembroke			453,522 50			
London, Huron et Bruce			178,630 08			
Midland			168,350 20			
Napanee, Tamworth et Québec			89,600 00			
Nord			196,800 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du Lac Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Victoria			312,000 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
				4,478,749 02		
A reporter		15,142,633 33		105,792,553 83		

N° 10.—ETAT Indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		15,142,633 33		105,792,553 83		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
International			364,536 22			
Lac Champlain et Saint-Laurent			380,000 00			
*Lévis et Kennebec						
Vallée du Missisquoi			228,000 00			
Montréal, Portland et Boston			197,582 00			
Rive Nord	3,500,000 00					
Pontiac et Jonction du Pacifique			468,000 00			
Québec et lac Saint-Jean			850,000 00			
Québec Central			861,250 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental			4,227,000 00			
Sud-Est			444,000 00			
Waterloo et Magog	2,616,956 00		92,000 00			
		6,116,956 00		8,112,368 22	100,000 00	100,000 00
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert			455,000 00			
Embranchement de Chatham			32,000 00			
Frédéricton			230,000 00			
Grand Sud			412,500 00			
Kent Northern			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Petitcodiac et Elgin			70,000 00			
Saint-Martin et Upham			150,000 00			
Saint-Jean et Maine			†880,000 00			
				3,015,500 00	†300,000 00	300,000 00

GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Cie du chemin de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton...	.....	.....	643,545 00			
Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique	.....	.....	440,000 00			
Spring-Hill et Parrsboro'.....	.....	.....	144,230 00			
Comtés de l'Ouest.....	.....	.....	679,100 00			
				1,906,875 00		
		21,259,589 33	.....	118,827,297 05	.....	400,000 00

* Compris dans Québec-Central.

† Accordé à l'ancien chemin de fer Européen et Nord-Américain.

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
ONTARIO.		$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Township de Desoronto	Baie de Quinté et Cie de Navigation			5,000 00	5,000 00		
do Rambridge	Atlantique du Canada			20,000 00			
do Russell	do			10,000 00			
Cité d'Ottawa	do			100,000 00	130,000 00		
Renfrew	Canada Central					30,000 00	
Norton	do					7,000 00	
Adamstown	do					5,000 00	42,500 00
Pembroke	do			75,000 00	75,000 00		
Comté d'Elgin	Sud du Canada			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderson	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville de Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00	332,500 00		
Caisses d'épargnes de Northumberland et Durham	Cobourg, Peterboro' et Marmora			113,500 00	113,500 00		
Village de Trenton	Ontario Central			10,000 00			
Village de Wellington	do			2,500 00			
Ville de Picton	do			21,000 00			
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00	93,500 00		
do Oxford	Credit-Valley			200,000 00			
do Wellington	do			135,000 00			
do Waterloo	do			110,000 00			

do Peel	do			75,000 00			
do Halton	do			70,000 00			
Cité de Toronto	do			350,000 00			
do Saint-Thomas	do			50,000 00			
Ville de Milton	do			30,000 00			
do Brampton	do			20,000 00			
do Ingersoll	do			10,000 00			
do Orangeville	do			15,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00			
do Elora	do			15,000 00			
do Fergus	do			15,000 00			
					1,165,000 00		
Non mentionné	Érié et Huron				225,000 00		
Township de Woodhouse	Baie Georgienne et lac Érié			15,000 00			
Ville de Simcoe	do	do		10,000 00			
Township de Norwich-Sud	do	do		10,000 00			
do do Nord	do	do					
Ville de Woodstock	do	do		40,000 00			
Township d'Oxford-Est	do	do		25,000 00			
do Woodstock				25,000 00			
Ville de Woodstock							
do Stratford				60,000 00			
Comté de Perth				120,000 00			
Township de Mornington				40,000 00			
do Elma				10,000 00			
Ville de Listowel				15,000 00			
Township de Wallace				10,000 00			
Ville de Palmerston				30,000 00			
Township de Minto				25,000 00			
Town de Harriston				20,000 00			
Township do Normanby				80,000 00			
do Bentwick				65,000 00			
do Brant				20,000 00			
do Elderslie				45,000 00			
do Arran				45,000 00			
do Amabel				43,000 00			
do Kippel				32,000 00			
do Albermarle				10,000 00			
Ville de Mount-Forest				22,000 00			
Township d'Egremont				60,000 00			
do Gleneig				20,000 00			
Ville de Durham				32,000 00			
					929,000 00		
Cité de Belleville	Grande-Jonction			150,000 00			
Village de Stirling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			15,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
	A reporter			205,000 00	3,058,500 00		42,500 00

No 10.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni	Total.	Souscriptions d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report			205,000 00	3,058,500 00		42,500 00
Township de Percy	Grande-Jonction			8,000 00			
do Asphodel	do				213,000 00		50,000 00
Comté de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00	488,000 00		
do Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté d'Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			354,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township d'Innisfil	do do			22,592 00			
do Woodhouse	do do			20,740 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do Tossorontio	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village de Alliston	do do			8,000 00			
Non mentionné	do do					100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00	675,596 00		100,000 00
do Gwillimbury-Est	Jonction du lac Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do			20,000 00			
do Georgina	do			20,000 00			
do Whitchurch	do			15,000 00	100,000 00		
do London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
do Osborne	do do			25,000 00			
do Hay	do do			15,000 00			
do Goderich	do do			15,000 00			
do E. Wawanosh	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			

do Turnberry	do	do			5,000 00			
do Morris	do	do			10,000 00			
do Stanley	do	do			10,000 00			
Village de Clinton	do	do			20,000 00			
do Exeter	do	do			10,000 00			
do Kincardine et Wigan	do	do			9,000 00			
Comté de London	do	do			100,000 00			
						3'1,500 00		
Thorah	Midland				50,000 00			
Port-Hope	do				30,000 00			
Orillia et Matchedash	do				12,500 00			
Ville d'Orillia	do				12,500 00			
Tay	do				21,370 85			
Omemee	do				2,000 00			
Mara	do				12,500 00			
Peterborough	do				4,000 00			
						144,870 85		
Non mentionné	Napanee, Tamworth et Québec					82,500 00		
Cité de Toronto	Northern				100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do						200,000 00	
Ville de Barrie	do				30,000 00			
do Orillia	do				12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do				99,480 00			
						211,980 00		390,000 00
De diverses municipalités	Toronto et Nipissingue				376,702 59			
						376,702 59		
Albion	Toronto, Grey et Bruce				40,000 00			
Caledon	do	do			45,000 00			
Mono	do	do			45,000 00			
Amaranth	do	do			30,000 00			
Arthur	do	do			35 000 00			
Arthur Village	do	do			5,500 00			
Orangeville	do	do			15,000 00			
Mount-Forest	do	do			20,000 00			
Toronto	do	do			350,000 00			
Comté de Grey	do	do			300,000 00			
Owen-Sound	do	do			5,000 00			
Minto	do	do			15,000 00			
Howick	do	do			35,000 00			
Gorrie et Wroxeter	do	do			9,000 00			
Teeswater	do	do			5,000 00			
Culross	do	do			38,000 00			
Turnberry	do	do			5,000 00			
Luther	do	do			3,000 00			
Melanchton	do	do			3,000 00			
						1,003,500 00		
	A reporter					6,696,149 44		582,500 00

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*							
	A reporter				6,696,149 44		582,500 00
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00			
Village de Fenelon Falls	do			25,000 00			
Verulam et Somerville	do			22,000 00			
Comté d'Haliburton	do			54,000 00			
					186,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00			
Peel	do do			40,000 00			
Elora	do do			10,000 00			
Maryboro'	do do			40,000 00			
Nichol	do do			10,000 00			
Wallace	do do			35,000 00			
Minto	do do			65,000 00			
Bruce	do do			278,000 00			
Howick	do do			20,000 00			
Listowell	do do			15,000 00			
Grey	do do			35,000 00			
Elma	do do			30,000 00			
Morris	do do			30,000 00			
W. Wawanosh	do do			18,000 00			
Ashfield	do do			10,000 00			
Turnberry	do do			28,000 00			
Kincardine	do do			8,000 00			
					682,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port Perry et Lindsay			70,000 00		10,000 00	
Township de Whitby	do do			15,000 00			
do Reach	do do			30,000 00			
do Scugog	do do			2,000 00			
Comté de Victoria	do do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do do			20,000 00			
Cie manufacturière de Brown et Patterson	do do			94 93			
					222,094 93		10,000 00
					7,786,244 37		592,500 00

QUÉBEC.							
Comté de Compton	International					225,000 00	
							225,000 00
Saint-Pie	Lac Champlain et Saint-Laurent			20,000 00			
L'Ange-Gardien	do do			10,000 00			
Saint-Paul	do do			6 000 00			
Non mentionné	do do			15,000 00			
					51,000 00		
Ascot	Vallée de Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	
Township de Melbourne et Brompton Gore							65,000 00
	Missisquoi et vallée de la R. Noire					25,000 00	
Township d'Ely	do do					20,000 00	
do de Stukely-Nord	do do					20,000 00	
do Bolton	do do					20,000 00	
							85,000 00
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston			15,000 00			
Bassin de do	do do			10,000 00			
					25,000 00		
Non mentionné	Québec Central			168,000 00			
					168,000 00		
Cité de Québec	Québec et lac Saint-Jean					450,000 00	
							450,000 00
Non mentionné	Pontiac et Jonction du Pacifique			100,000 00			
Cité de Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	1,000,000 00			100,000 00		
Cité de Québec	do do	1,000,000 00					
do Trois-Rivières	do do	100,000 00					
Comté d'Ottawa	do do	200,000 00					
Saint-Sauveur-de-Quebec	do do	25,000 00					
Côte Saint-Louis	do do	25,000 00					
Village de Sainte-Thérèse	do do	12,000 00					
Paroisse de do	do do	12,000 00					
do Saint-Jérôme	do do	10,000 00					
Village de do	do do	15,000 00					
Sainte-Scholastique	do do	10,000 00					
Saint-André	do do	25,000 00					
Saint-Jérusalem d'Argenteuil	do do			25,000 00			
			2,434,000 00		25,000 00		
L'Avenir	Sud-Est						
Comté de Brome	do					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
	A reporter		2,434,000 00		269,000 00	188,000 00	825,000 00

N° 10.—ETAT indiquant les subventions accordées par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
QUEBEC—*Fin.*	Report		2,434,000 00		369,000 00	188,000 00	825,000 00
Township de Farnham	Sud-Est					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
County de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do de Roxton-Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
							528,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog				15,000 00		
			2,434,000 00		384,000 00		1,353,000 00
NOUVEAU-BRUNSWICK.							
Paroisses d'Hillsboro', Hopewell, et Harvey	Albert			40,000 00			
Paroisses de Coverdale, Hillsboro', Hopewell et Harvey	do			30,000 00	70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté de York	do			30,000 00	80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand Sud	2,000 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréaux	do	500 00	3,000 00				

Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lynden	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,500 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do Saint-Etienne	do do			13,000 00			
					47,500 00		
Paroisse d'Elgin	Petitcodiac et Elgin			13,000 00			
					13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine					60,000 00	
							60,000 00
			3,000 00		233,500 00		60,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.							
Township d'Yarmouth	Comtés de l'Ouest					100,000 00	
Comtés	do			150,000 00			100,000 00
					150,000 00		
					150,000 00		100,000 00
MANITOBA.							
Cité de Winnipeg	Pacifique canadien			200,000 00			
Comté de Selkirk				35,000 00			
Township de Saint-André				35,000 00			
Ville de Morris				50,000 00			
					320,000 00		
Westbourne	Manitoba et Nord-Ouest			75,000 00			
Portage-la-Prairie				50,000 00			
Minnedosa				30,000 00			
					155,000 00		
					475,000 00		

N° 10—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements et les municipalités, etc.—*Fin.*

SOMMAIRE.

—	Emprunt.	Total	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou d'obligations.	Total	Grands totaux.	
	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernements.								
Gouvernement fédéral	15,142,633 33	.....	101,313,804 81	.....	.....	.....	116,456,438 14	
do de l'Ontario	.....	.....	4,478,749 02	.....	.....	.....	4,478,749 02	
do de Québec	6,116,956 00	.....	8,112,368 22	.....	100,000 00	.....	14,329,324 22	
do du Nouv.-Brunswick	.....	.....	3,015,500 00	.....	300,000 00	.....	3,315,500 00	
do de la Nouv.-Ecosse.	.....	.....	1,906,875 00	.....	.....	.....	1,906,875 00	
		21,259,589 33		118,827,297 05		400,000 00		140,486,836 38
Municipalités, etc.								
Ontario	.....	.....	7,786,244 37	.....	592,500 00	.....	8,378,744 37	
Québec.	2,434,000 00	.....	384,000 00	.....	1,353,000 00	.....	4,171,000 00	
Nouvelle-Ecosse	.....	.....	150,000 00	.....	100,000 00	.....	250,000 00	
Nouveau-Brunswick	3,000 00	.....	233,500 00	.....	60,000 00	.....	296,500 00	
Manitoba.	.....	.....	475,000 00	.....	.....	.....	475,000 00	
		2,437,000 00		9,028,744 37		2,105,500 00		13,571,244 37
		23,696,589 33		127,856,041 42		2,505,500 00		154,058,130 75

ADDENDA.

DÉDUCTIONS sur le trafic, etc., des chemins de fer, par mille de parcours, dans les États-Unis.

Chemins de fer.	Parcours des convois par mille.	Elévateurs du grain.	Passages à niveau gardés.	Pass. à niveau non gardés.	Ponts au-dessus de la voie.	Croisements de chemins de fer.	Jonctions avec d'autres chemins de fer.	Locomotives.	Voitures de 1ère classe.	Voyageurs.	Fret, tonneaux.	Recettes.	Dépenses.
												$ cts.	$ cts.
Grand-Tronc	1,267·844	1	2	1,867	32	6	25	73	33	163,704	192,872	1,431,460 52	1,245,945 69
Sud du Canada	503 075	.....	.....	52	2	1	2	.....	.....	94,801	427,671	717,825 06	461,742 37
Nouveau-Brunswick	20·367	.....	.....	12	.....	.....	.....	.....	.....	7,496	17,076	44,402 20	26,827 10
Sud-Est	57,334	.....	.....	17	.....	.....	.....	.....	.....	15,296	15,900	39,690 38	34,930 42
Total	1,848 620	1	2	1,948	34	7	27	73	33	281,297	653,519	2,233,378 16	1,769,445 58